

Nº 50.387
2000

D

MADRID: CIUDAD – REGIÓN

Carlos Sambricio

I. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX

LIBRERIA
BIBLIOTECA

711.4
(460.27)
MAD 1

D

Dirección General de Urbanismo
y Planificación Regional
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE



Comunidad de Madrid

Representa para mí una satisfacción escribir estas palabras para un libro que recoge, no solo la historia de la formación del territorio de nuestra región, sino también la descripción de una experiencia rica en modelos y procesos de ordenación del territorio, de la que todos podemos enorgullecernos a la hora de planificar el futuro de nuestra región.

Madrid, como centro del Estado, debe potenciar el conocimiento, la investigación y la cultura urbanística y, al mismo tiempo, convertirse en centro de intercambio de experiencias en la planificación.

La planificación de Madrid, con sus aciertos y errores, debe ser uno de los ejemplos a seguir. Este itinerario a través de su historia nos ayudará a comprender los procesos de formación de nuestras ciudades y de nuestra región y sirve de base para que, conociendo el pasado, proyectemos el futuro, mediante la planificación culta del territorio.

Es punto de partida para abordar los actos que suponen, por un lado, los procesos de globalización de la economía y, por otro, los procesos de descentralización administrativa en la difusión de estas publicaciones, que incrementarán nuestro acervo cultural y redundarán en la mejora de las experiencias e intercambios con otras ciudades y países.

Esta obra, que constituye una enriquecedora visión del urbanismo madrileño, esperamos despierte gran interés en los profesionales, estudiosos y público en general.

Alberto Ruiz-Gallardón
Presidente de la Comunidad de Madrid

Los resultados de la creciente relación entre las administraciones públicas con la sociedad en general y con el mundo profesional, como es en el caso que nos ocupa, se hacen realidad, entre otras manifestaciones, a través de la difusión de publicaciones que vienen produciéndose en los últimos años.

La historia del urbanismo, y muy en particular del urbanismo madrileño, ha sido objeto de especial atención a lo largo del tiempo por instituciones públicas y privadas, mundo universitario, colegios profesionales, etc., siendo en esta ocasión la Comunidad de Madrid, en concreto la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes que represento, la originaria de la idea de acometer esta publicación sobre el urbanismo madrileño en los dos últimos siglos, enfocada a analizar los procesos de planeamiento y ejecución del mismo referidos a toda la región.

La obra que con el título MADRID: CIUDAD-REGIÓN, se presenta en dos volúmenes; el primero denominado "De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del Siglo XX", y el segundo "Entre la Ciudad y el Territorio, en la segunda mitad del Siglo XX" han sido encomendados a dos prestigiosos autores, el historiador y catedrático Carlos Sambricio y el urbanista, y asimismo catedrático, de la ETSAM, Fernando de Terán.

El esfuerzo que nuestra Comunidad está realizando en la actualidad para la planificación de la región mediante el Plan Regional de Estrategia Territorial deberá tener, en su día, reflejo en libros como éste para formación y conocimiento de las generaciones futuras.

Luis Eduardo Cortés Muñoz

Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

El proceso histórico de expansión

La evolución de las ciudades a lo largo del tiempo y los procesos históricos de expansión de estas ha obedecido a factores de comportamiento similares en un gran número de ciudades europeas.

La ciudad de Madrid es un claro ejemplo de ello, al ir creciendo en población a través de los procesos de concentración urbana y del desarrollo de las actividades productivas.

Madrid contaba en 1750 con 160.000 habitantes y ocupaba una superficie de 220 Has., lo que supone una densidad de 750 hab/Ha. En 1850 reunía a 280.000 habitantes que ocupaban 360 Has. Lo que supone una densidad de unos 900 hab/Ha. En 1950 contaba con 1.618.000 habitantes y la región con 1.925.000 habitantes que, ocupando unas 3.500 Has., supone una densidad de 471 hab/Ha. Según el padrón de 1996 la Comunidad de Madrid alcanzó la cifra 5.066.000 habitantes en una superficie de 40.300 Has., lo que supone una densidad de 125 hab/Ha.

En el siglo XIX Madrid se convierte en espacio de producción, en el que la industria incipiente se afianza poco a poco, la ciudad crece en altura, se planifican expansiones o ensanches de la misma y son numerosas las reformas urbanísticas.

En el siglo XX se incorpora a Madrid el llamado espacio de consumo —equipamientos sociales, parques, centros comerciales, centros culturales y de enseñanza, etc.—, a través de diversos proyectos de crecimiento en un principio, y después de 1940 con otros instrumentos de planeamiento donde se plantean nuevos accesos, y nuevos espacios de crecimiento y desarrollo de la región metropolitana.

La expansión no sólo supone un aumento de población, sino un gran consumo de suelo, el necesario para la consolidación de la aglomeración madrileña.

Esta expansión hace que los espacios integrados dentro de la ciudad superen la capacidad del ámbito administrativo establecido históricamente, en un proceso similar al que ocurre en las ciudades europeas: Londres no era más que la “City”, París no era más que los “arrondissements”.

Madrid en los inicios del siglo XIX se circunscribía al distrito Centro, y hasta la mitad del siglo XX no ocupaba sino un espacio limitado por las Rondas en un proceso expansivo que las alcanza. Podemos considerar que ha pasado de Ciudad-Urbana a Ciudad-Metrópolis.

En este proceso expansivo hay que coordinar lo que constituye la unidad urbana. Con esa necesidad de plantear el conjunto (en 1946) aparece el Plan Bidagor con una visión de globalidad que no tenía marco administrativo, en lo que podríamos ya considerar como la "Metrópolis".

A partir de este año, e instigada por esa visión de conjunto, se produce una reorganización administrativa, incorporando ámbitos y núcleos externos con los municipios hasta ahora independientes.

Posteriormente la ciudad sigue creciendo y pasa de Ciudad-Metrópolis a Ciudad-Región, incorporando a esa gran unidad urbana los núcleos de Móstoles, Leganés, Alcalá de Henares, San Sebastián de los Reyes, etc., y de alguna manera Guadalajara y Toledo.

Esta Ciudad-Región tiene varios intentos de planificación (Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1963, y Avance de Esquema Director de la Subregión Central "Madrid 2000" entre otros). Pero no adquiere carta de naturaleza y marco administrativo de Plan Regional hasta que se produce, no ya una incorporación de los núcleos anteriormente citados al municipio de Madrid como distritos (como sucediera en los años 40 con Fuencarral, Vallecas, etc.) sino un mecanismo en el que la individualidad de sus partes es respetada y se mantiene la autonomía municipal (la Constitución Española de 1978 dio pie a este proceso).

En 1984, Madrid se constituye en Comunidad Autónoma, y la región, que se extiende desde Meco en el Noreste a Torrejón de Velasco en el Suroeste (e incluso en relaciones socioeconómicas hasta Guadalajara y Toledo), toma nota de su identidad a través de un nuevo marco y de la necesidad de planificación que viene a dar respuesta a la continuidad histórica de un proyecto social.

La continuidad y la respuesta de planificación

Los crecimientos urbanos de cada momento histórico hacen que se produzca una respuesta de marco planificador, con una prioridad aproximada de una cada siglo, con una aceleración progresiva en el siglo XX.

Así se producen decisiones que marcan de modo significativo la estructura de Madrid, destacando en esta dimensión la determinación de su configuración física en tres hitos urbanísticos y un período posterior:

- *Los desarrollos de Carlos III (La Arganzuela de 1760), con la estructura heredada del Barroco, formalizada en puntos de perspectiva y centralidad conectada a través de diagonales.*

- *El Plan Castro de 1870 (cien años después), sobre una estructura reticulada, base del urbanismo del siglo XIX en toda Europa.*
- *El Plan Bidagor, de 1946 (ochenta años después), en pleno proceso expansivo, con una estructura del sistema orbital de satélites relativamente independientes, que transforma la ciudad continua en ciudad discontinua a base de núcleos con una individualidad propia, aunque interdependiente, permitiendo el paso de un sistema de estructura continua a una estructura de subsistemas.*
- *Un período de cincuenta años, desde el Plan Bidagor al Plan Regional de 1996, en el que los dos conceptos se combinan a través de la retícula global del territorio y unos mecanismos de subsistemas discontinuos con la individualidad de los municipios y de las unidades urbanas.*

A pesar de que parezcan, bajo apariencias formales, saltos discontinuos en el proceso histórico, como demuestran estos libros hay una continuidad en nuestro urbanismo que evidencia la homogeneización de un proyecto social de conjunto.

Este libro se enmarca en una investigación y análisis del crecimiento del desarrollo urbanístico. En él, el autor ha sabido comprender y exponer con brillantez los procesos de planeamiento y planificación de la región de Madrid.

Una falta de sensibilidad al conocimiento de estos procesos históricos que vertebran nuestra sociedad produciría una planificación inadecuada que no respondería a las necesidades profundas de nuestra evolución de futuro.

La sensibilidad a estos procesos históricos y su incorporación a los proyectos de futuro vertebran la calidad e idoneidad de los mismos y su adecuación a las necesidades inmediatas del corto plazo (20 años), así como las necesidades menos inmediatas pero más profundas del medio plazo, entrado el próximo siglo.

Pedro Ortiz Castaño

Director General de Urbanismo y Planificación Regional

Los trabajos de historia urbana sobre la ciudad han adquirido en las últimas décadas una gran importancia y dedicación.

La planificación de ciudades ha sido objeto de numerosos debates que, tanto en sus aspectos sectoriales como de conjunto, han aportado una gran base para profundizar en el conocimiento urbanístico del proceso de transformación desde el inicial núcleo urbano hasta la posterior consolidación en ciudad o región.

Madrid es un ejemplo claro de este análisis del hecho urbanístico, con innumerables trabajos a lo largo del tiempo, publicados en prensa, revistas especializadas, colecciones y ediciones de libros.

No obstante, desde el punto de vista en que esta publicación se enfoca, no se había acometido hasta la fecha una investigación urbanística tan completa sobre la evolución de Madrid en los dos últimos siglos, centrada en la consideración de Madrid no solo como Ciudad sino en su transformación y evolución hasta constituirse en la Región que hoy día conforma.

Los procesos de planeamiento urbano, y el hecho o discusión sobre la dimensión y la forma de la Ciudad que surgieron desde los orígenes, así como la relación de ésta con su territorio próximo —o menos próximo—, se plantean como el objetivo básico de esta publicación sobre Madrid, que finalizando el siglo XX se presenta.

Conceptos como Ciudad, Ensanche, Extrarradio, Alfoz, Comarca, Región o Territorio, han sido referencias constantes a lo largo del tiempo que se analizan, desarrollan y relacionan en los volúmenes encargados a dos conocidas personalidades del urbanismo español: Carlos Sambricio, Catedrático de Historia de Arquitectura y Urbanismo, y Fernando de Terán, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio.

Las publicaciones que nos ocupan corresponden a dos períodos históricos consecutivos: el primero de ellos, tras un breve análisis de los orígenes —siglos XVII y XVIII— se centra en el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX y ha sido desarrollado por Carlos Sambricio. El segundo de ellos comprende desde los años 50 hasta el final del siglo XX y ha sido asimismo realizado por Fernando de Terán.

Tras varias reuniones con los autores, en las que se acotaron los períodos de estudio, se concretó el contenido de los diferentes capítulos acordándose un período de solape entre ambos —alrededor del urbanismo y las propuestas

habidas durante los años 50, en los que el concepto de Región fue consolidándose—, a través de la correspondiente coordinación y colaboración que desde la Comunidad de Madrid se ha facilitado.

En especial, y dada la numerosa información documental acumulada a lo largo del tiempo en la Consejería de Urbanismo de la Comunidad de Madrid —iniciada desde la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid-COPLACO, posteriormente el CIDAMM, y actualmente en la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes—, han sido aportadas para esta publicación una gran parte de los documentos e ilustraciones significativos que han sido seleccionados con los autores, a los que se unen los que estos mismos han aportado de sus propios archivos.

El riguroso e innovador trabajo que ha desarrollado Carlos Sambricio bajo el título específico: De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX, es el primer volumen perteneciente a la colección Madrid: Ciudad-Región y se estructura en cinco apartados que se inician con el denominado por el autor “El Antiguo Madrid”.

Secuencialmente analiza los períodos en torno a los planes más significativos, como son: “La Ciudad Lineal de Arturo Soria, ejemplo de urbanismo liberal”; “En torno a la idea de Plan Regional. Período de 1920 a 1926”; “El concurso sobre la extensión al Plan Regional de 1939”; y por último, lo que denomina el autor como “El Nuevo Orden Urbano, período comprendido entre 1939 y 1955”.

Destaca en el trabajo cómo las ciudades se concebían, trazaban y proyectaban desde aspectos formales; cómo edificar, dentro o fuera de la cerca, suponía establecer unas reglas de localización y definición de los transportes, la vivienda y la división por usos de una ciudad.

Asimismo, la importancia que supone determinar el límite de la ciudad, la relación de lo existente con el terreno próximo o dependiente de la misma, y cómo la gestión es el auténtico motor del cambio. A finales del siglo XVIII se inicia el salto al exterior promocionado a través de los propietarios del suelo urbano que optan, tanto por remodelar el casco urbano como por planificar la construcción de viviendas más allá de la cerca.

Las propuestas de Merlo o Castro sobre el Ensanche, señala el autor, no sólo lo son en relación con el ensanche en sí, sino con el exterior, planteando inicialmente una cierta ruptura con el modelo radioconcéntrico, con la particularidad de

presentar caracteres urbanos distintos a cada uno de los barrios proyectados —Argüelles, Pacífico, Chamberí, etc—.

Arturo Soria, en 1890, crea una ciudad privada en las inmediaciones de Madrid y un sistema de ferrocarril de circunvalación que llevará a término una sociedad anónima, con el resultado final de la reordenación de un conjunto de núcleos rurales.

Un período posterior de casi un siglo, para incluir un entorno más o menos próximo, se concreta en los denominados Planes de Núñez Granés, Aranda, Plan de Anexión de 1926, y Plan Zuazo-Jansen de 1929. A ello siguen los denominados Planes Comarcales o Planes Regionales de Prieto y Besteiro que ya incluían conceptos como lugares de ocio, Parques Regionales, etc.

La etapa siguiente, que el autor denomina “El Nuevo Orden” se centra en el planeamiento iniciado en 1941 y aprobado por Ley en 1946 —Plan Bidagor—, que constituye un documento que supera el ámbito municipal, plantea un sistema de anillos verdes y vías radiales de circulación y propone la anexión de los doce términos municipales próximos en un decidido intento de planificación supramunicipal.

El trabajo de Carlos Sambricio, profuso y profundo, con numerosas ilustraciones, fotografías y planos —algunos de ellos inéditos— así como sus comentarios y opiniones de propuestas y situaciones, ha sido realizado a través de la consulta de los archivos de la Hemeroteca de Madrid, departamentos de la Consejería de Urbanismo de la Comunidad, y otras administraciones, así como de los propios archivos del autor que han hecho posible esta valiosa publicación, con una gran aportación de citas y referencias que acompañan y enriquecen cada capítulo.

Este libro, idóneo para todos aquellos que busquen profundizar en la historia del urbanismo madrileño desde los orígenes hasta la primera mitad del siglo XX, aporta en el campo de la investigación urbanística una cualificada visión de los procesos más significativos de la historia del planeamiento en Madrid.

Rodolfo García-Pablos Ripoll
Coordinador Editorial de la Publicación

ÍNDICE

- 17 **El Antiguo Madrid**
- 61 **La Ciudad Lineal de Arturo Soria,
ejemplo de urbanismo liberal**
- 81 **En torno a la idea de Plan Regional:
1920-1929**
- 119 **Del concurso sobre la extensión al
Plan Regional de 1939**
- 145 **El Nuevo Orden Urbano:
Madrid, 1939-1955**

Durante los siglos XVI y XVII Madrid se representó, cartográficamente, de muy distintas maneras: hubo planos que informaban sobre el trazado del viario y, por ellos, conocemos la existencia de manzanas de desigual tamaño. Las más pequeñas, próximas al Alcázar, contrastaban con otras mayores, las inmediatas al Buen Retiro, evidenciando cómo el crecimiento de la ciudad se produjo desde el Oeste hacia el Este, desde el río hacia los Prados. Otros mapas representaron la ciudad mediante la proyección axonométrica de su arquitectura: imágenes a vista de pájaro, su valor radica en la información ofrecida tanto del caserío como de los palacios, conventos o monasterios cerrados al paseante y de los que, gracias al documento, percibimos detalles ocultos. Por estos planos conocemos cuáles son los distintos tipos de viviendas, cuántas plantas tenían y si contaban o no con jardines o huertos privados y sabemos de su relación con la calle o con los espacios abiertos inmediatos. Pero junto a estos hubo también planos donde la ciudad aparecía como gran mancha oscura, concebidos desde la forma urbana, de la que sólo percibimos su tamaño y sólo informaba sobre la disposición de puertas o portillos, sin permitir saber si la Cerca coincidía con el área ocupada por la ciudad o si entre ambas hubo un espacio residual.

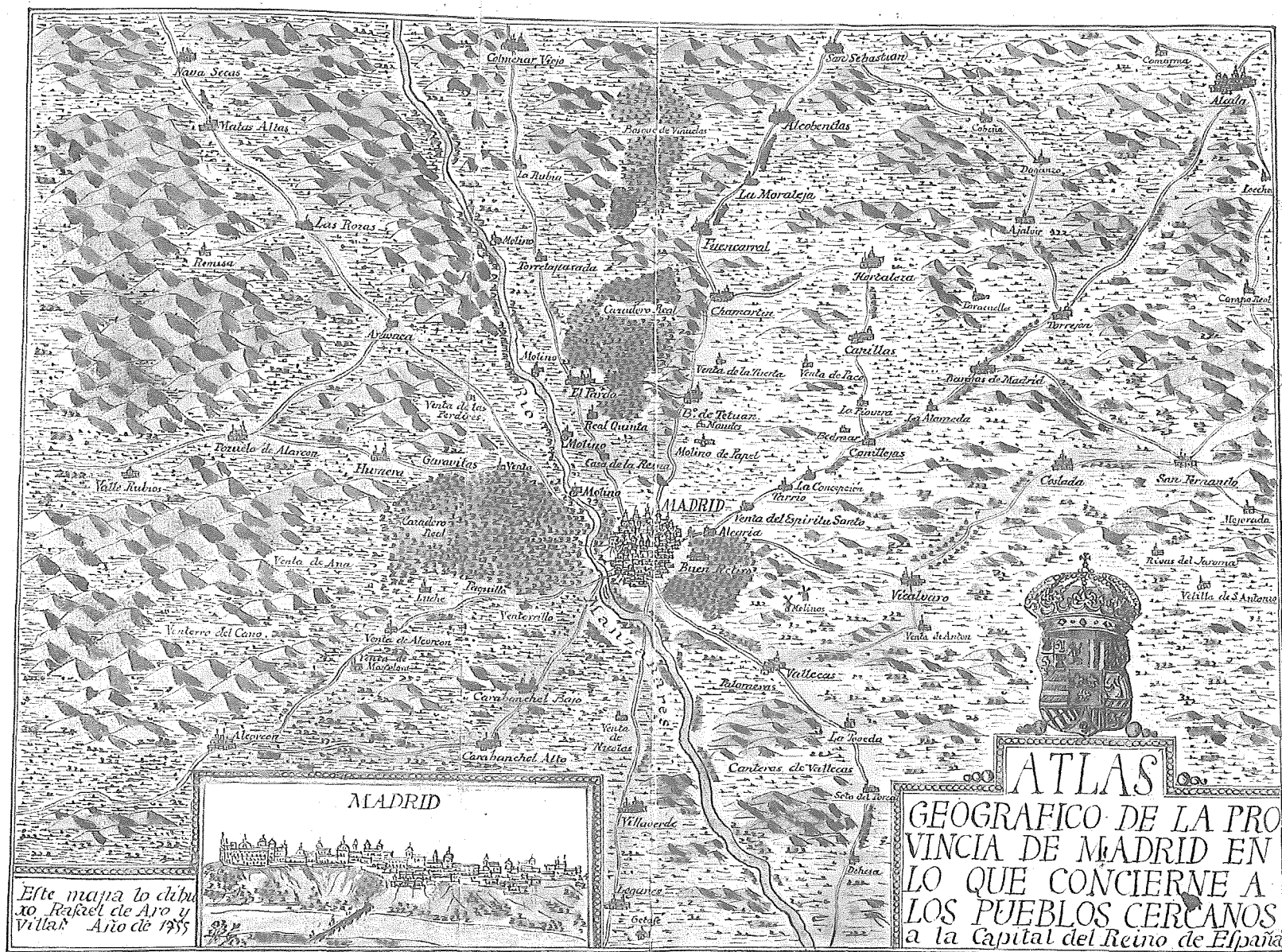
Que Madrid se representase mediante una *mancha ciega*, donde sólo aparecían los accesos, sin matizar puertas y portillos; con axonometría que informaba sobre la ocupación real de las manzanas o con dibujos donde se evidenciaba el viario, pero no la ocupación real de las manzanas... en ningún de estos casos la cartografía informaba sobre qué sucedía en el entorno de la Cerca, ni intramuros ni tampoco de qué acontecía fuera de la misma. Entendiendo que la forma de la ciudad era la determinada por el límite fiscal de la tapia, el concepto "arquitectura" se identificó única y exclusivamente con el de las construcciones realizadas, sin que existiese conciencia de cuáles eran los problemas urbanos de la misma. Es cierto que en el interior de una trama medieval se abrieron plazas y se edificaron piezas, expandiéndose la ciudad lentamente y de forma natural hacia sus bordes; pero también es cierto que no se planteó cómo resolver el entronque entre la Cerca y la estructura de la ciudad. Las puertas y portillos eran los puntos donde se producía la embocadura de caminos y calles, pero ignoramos, por ejemplo, cuál fue la actividad existente en el espacio inmediato a unas puertas concebidas como fieltos y no como defensas militares.

Durante largo tiempo, aquellos planos apenas modificaron su visión de la ciudad y cada uno de ellos se concibió como complemento del anterior, produciéndose un quiebro en esta interpretación sólo cuando en la primera mitad del siglo XVIII se iniciaron las reformas y transformaciones del Casco. En los últimos años del reinado

de Fernando VI se acometió la construcción de edificios administrativos (como ocurriera en la Casa de Correos, en la Puerta del Sol) que replanteaban su relación con el entorno; se realizaron obras de alcantarillado y se promulgaron, junto a las existentes *ordenanzas de ornato*, otras para facilitar la ventilación de las calles. Se dictaron normas que fijaban la altura de las edificaciones en función del ancho de las vías; se establecieron normas de tráfico, señalando dónde y cómo podían circular los coches de caballos; se propusieron reformas de alineaciones, sustituyendo las parcelas irregulares (reflejo de la trama medieval) por calles rectas con igual ancho a lo largo de todo su recorrido; se buscó potenciar, como ocurriera en Mayor y Platería, la imagen comercial de ciertas áreas, al tiempo que se esbozaban los primeros estudios higiénicos sobre la ciudad, estableciéndose incluso una "topografía médica" que especificaba los barrios propensos a ciertas enfermedades o, lo que es lo mismo, en qué zonas había mayor número de enfermos... Aquellas intervenciones, definidas desde la voluntad por transformar el interior de la ciudad buscando la *comodidad* que comentara Voltaire, se valoraron como operaciones de *embellecimiento*. Pero *embellecimiento* no sólo significó actuar en el interior de la ciudad, sino modificar los espacios inmediatos a la Cerca, tanto dentro como fuera de la misma.

Por vez primera, con Vadillo como regidor de Madrid y Ribera como Maestro Mayor del Ayuntamiento, se planteaba tanto la intervención en el Casco como en los caminos que conducían a la ciudad. En el interior, la trama, la masificación de viviendas, la estrechez de las calles y el aumento de población dificultaron su remodelación, limitando las intervenciones al empedrado de ciertas vías y a la construcción del primer alcantarillado. En un momento en que la sobrevaloración de suelo llevó a elaborar una tabla para tasar y valorar los terrenos en función de su rentabilidad y tipo de comercio, el intramuros inmediato a la Cerca estaba dedicado a basurero o almacén de materiales peligrosos. Por ello, cuando Ardemans publica su *Declaración sobre separar de la Corte lo que debe considerarse por arrabales de Madrid* aparecía así una primera valoración cualitativa del espacio urbano al considerar el arrabal no por su alejamiento del Centro sino por ser allí donde se ubican las actividades peligrosas, cuando no por ser un contenedor de miseria. Y si estas operaciones se llevan a cabo en el interior del casco, las ejecutadas fuera de la Cerca harían exclamar a un viajero, dos décadas más tarde, "...¿Qué hermosos son los alrededores de Madrid! Estoy en pie desde las cuatro y he andado ya dos leguas por las calles, por los paseos, fuera de puertas".

El comentario, publicado el Marqués de Langle, en su *Viaje de Figaro a Madrid* tras su viaje de 1784, refleja una imagen (la ciudad

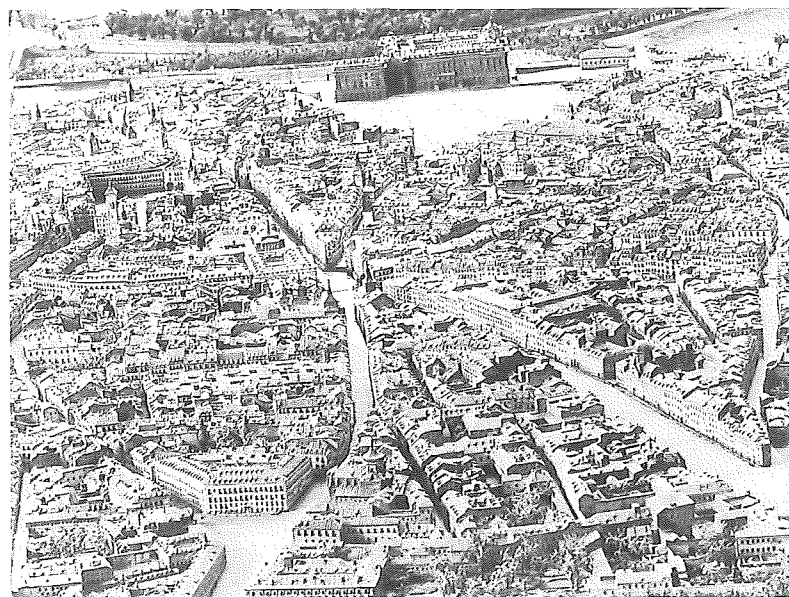
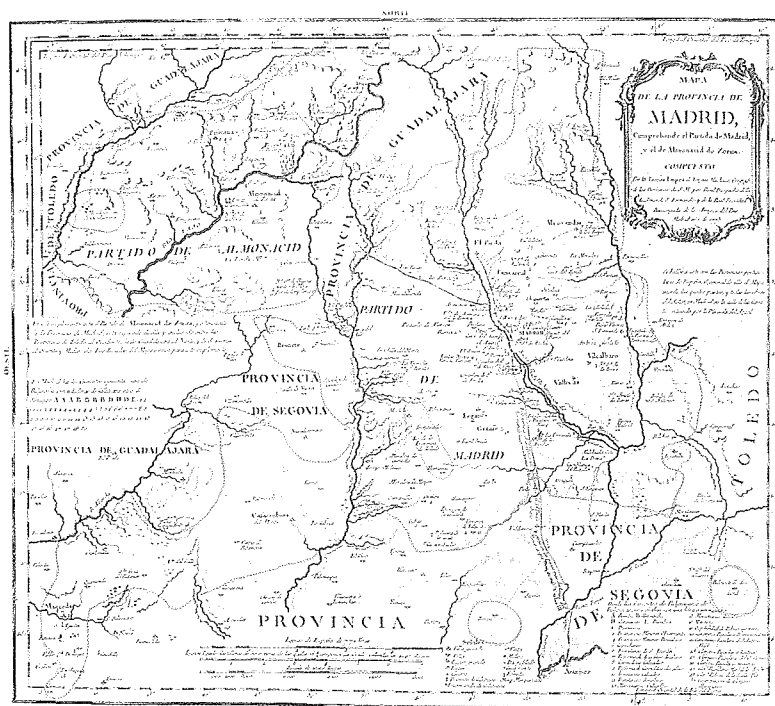


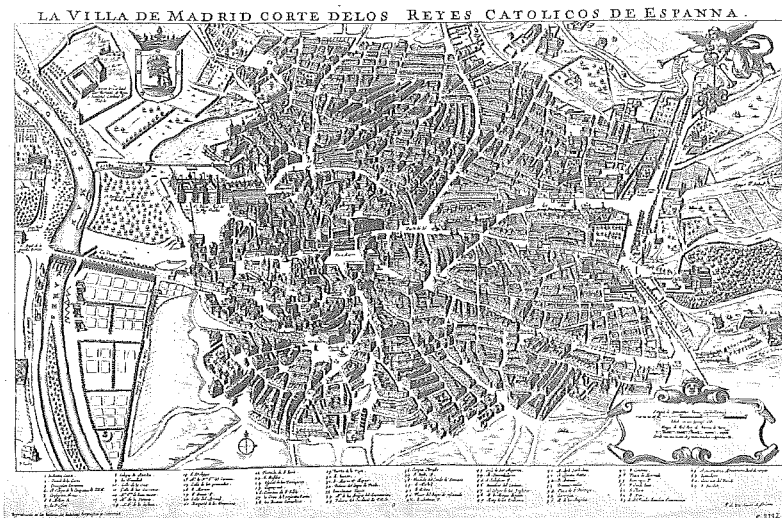
le aparecía *alegre y verdaderamente imponente*) que en nada coincidía con otra —común a los visitantes de comienzos del siglo— que describían un Madrid sucio y destartado. Como señalara el mismo Langle la ciudad se definía desde la grandeza de sus entradas o desde la valoración de los paseos que marcaban su límite “...Titís, monas, cacatúas y loros en casi todas las ventanas; una calle muy larga, muy ancha; una puerta soberbia; casas de cuatro, cinco, seis, siete y ocho pisos: muy hermosos balcones... el ruido de las campanas hace la entrada en Madrid verdaderamente alegre, verdaderamente imponente”. En pocos años la trama urbana heredada fue cuestionada y el cambio se debió no al crecimiento de la ciudad (el caserío, recordémoslo, no sólo no llegaba hasta el límite de la Cerca sino que entre el eje norte-sur configurado por Hortaleza-Montera-Carretas-Toledo y los Prados la ciudad apenas estaba ocupada) sino una forma de valorar el espacio urbano. Embellecimiento significó, en un primer momento, introducir la naturaleza en la ciudad, modificando la imagen de los bordes y trastocando los caminos que unían las puertas y portillos en paseos y alamedas; y, en este sentido, al comentar Townsend, en su *Viaje a España hecho en 1786 y 1787*, su visión de Madrid, destacaba cómo “...me paseé también alrededor de la ciudad para obtener de ella una idea general antes de descender a los objetos particulares. Dividí, por mí mismo, toda la ciudad en tres porciones, correspondientes a tres períodos fáciles de distinguir: la más antigua es la más próxima al río... con calles estrechas, comprimidas y tortuosas y las avenidas oscuras... Al Norte y Este de esa porción, a medida que uno se va alejando del río, las calles se van haciendo más anchas y los edificios ofrecen algunos grados de simetría”.

La crítica a las calles estrechas, comprimidas y tortuosas reflejaba (al igual que testimoniaban las alabanzas que recibía Alcalá, por ser larga y ancha) cuánto los comentarios que De Jaucourt publicó en la *Encyclopedie* “...pour que une ville soit belle...il faut que les principales rues conduissent aux portes; qu’elles soient perpendiculaires les unes aux autres, autant qu’il est possible, afin que les encoignures des maisons soient en angle;... Dans le concours des rues, on pratique des places, en conservant une uniformité dans les façades des hotels ou des maisons que l’entourent, et avec des statues et des fontaines” habían sido asumidos por la sociedad de la época¹. En la España de aquellos años, Ponz difundía la necesidad de abrir espacios en ciudad y proyectando grandes paseos con arbolado en los bordes de la ciudad “...Así como las naciones bárbaras introdujeron el mal gusto en las partes que componen y adornan una ciudad, lo introdujeron también en sus planos y distribución” añadiendo “...y no hubo la advertencia de dejar plazas regulares a ciertas distancias, puesto que las que dejaron merecen el nombre de descampados o recodos”². Las primeras intervenciones sobre el límite se plantearon durante el reinado de Fernando VI, al resaltar el espacio urbano inmediato al Palacio del monarca, de un rey que apenas pasaba en Madrid cuarenta días al año, residiendo alternativamente en Aranjuez, en El Escorial o La Granja. Tras embellecer el entorno del palacio, las actuaciones siguientes consistieron en sustituir los paseos por donde debía circular (en su tránsito desde un Real Sitio al Buen Retiro) por paseos arbolados. Se actuó, básicamente, en el Sur y Oeste de la ciudad, modificándose tanto el entorno de la Casa de Campo (Puerta del Ángel, Portillo del Gilimón, Paseo de la Flori-

T. López. Plano de la Provincia de Madrid. 1773.

Gil del Palacio. Maqueta de Madrid. 1831.





da o, incluso, la Puerta de San Bernardino) como los paseos que desde el Buen Retiro llevaban hacia la Puerta de Toledo, Delicias, Portillo de Embajadores o Puerta de Toledo.

Por vez primera, como he señalado, la cartografía (Chalmandrier y Espinosa) destacó y valoró estas operaciones y por los relatos o descripciones de quienes visitaban la ciudad conocemos de su importancia "...El Palacio del Retiro está junto a un paseo famoso de antiguo en las novelas y comedias españolas: el Prado. Este sitio, en sí, no tenía mérito y lo que le daba importancia eran las escenas a que daba lugar. La proximidad del Palacio, la oscuridad, la misma desigualdad del terreno, todo favorecía las intrigas a la vez que acrecentaba los peligros. Carlos III lo allanó y puso árboles en sus avenidas; ha ordenado que lo rieguen y lo adornen con estatuas y fuentes... Con todo esto lo ha convertido en paseo espléndido que se puede frecuentar con agrado y seguridad en cualquier tiempo. Algunas de las mejores calles de la Villa desembocan en este paseo..."

Acuden todos los ciudadanos al Prado, a pie o en coche, para reunirse y respirar un aire refrescado por los surtidores de las fuentes y perfumado por el aroma de las flores. La concurrencia es a veces inconcebible, y he visto allí desfilar con el mayor orden cuatrocientas o quinientas carrozas entre una muchedumbre de paseantes, lo cual acredita una extraordinaria opulencia y una población animada..."

Chalmandrier y luego Espinosa de los Monteros representaron con detalle en sus planos el trazado de los paseos, ignorando —como también ocurriera en el mapa poco después dibujado por Tomás López—³ cómo los nuevos hábitos modificaron la forma de valorar y tratar el espacio inmediato a la Cerca: si poco antes este se había entendido como terreno residual (en el Norte de la ciudad) o lugar donde se asentaban los conventos y monasterios, tras el incendio del Alcázar fueron muchos los nobles que, buscando la proximidad al Rey en su nueva residencia del Buen Retiro, compraron a la Iglesia algunas de sus posesiones en las inmediaciones de los Prados, construyendo allí sus casas y modificando el equilibrio de la zona. Frente a los caserones dispersos por la ciudad y carentes de papel relevante en su entorno, ahora la aristocracia construyó palacios como los de Buenavista, Medinaceli, Híjar, Villahermosa o Tepa, aprovechando las huertas de los conventos y monasterios para organizar en ellas sus jardines. Fue en estos momentos cuando el caserón barroco entre medianeras cambió por imagen del hotel parisino difundido por el gusto de la época; pero por encima del cambio tipológico, entiendo que lo destacable es que las casas de la aristocracia se edificaran frente a los paseos que marcaban el límite de la ciudad, a pesar de existir un vacío entre el citado eje Hortaleza-Montera-Carretas-Toledo y el borde definido por los Prados.

Matilde Verdú estudió la situación de los madrileños paseos del Prado y San Jerónimo antes de Carlos III, destacando las propuestas de Juan Díaz, Gómez de Mora, Pedro de Sevilla, Ardemans, Ribera y Sachetti⁴. En aquellos proyectos se buscó sustituir los secos caminos por otros, caracterizados por la presencia de arbolado; pero nunca aquella imagen se planeó como paradigma de espacio urbano, lo cual sí ocurrirá en la segunda mitad del siglo, e importa contrastar la propuesta formulada en 1730 por Antonio Martín, Capitán de Goleta, sobre la *Limpieza de las calles de Madrid, construcción de jardines, huertas y arbolados de sus cercanías y considerables utilidades* con el proyecto presentado por Manuel López Corona y Juan Ruiz para un *Hermoso paseo que vaya desde la Puerta de Recoletos hasta la de Atocha*⁵: el primero pretendía ordenar las huertas próximas a los Jerónimos; el segundo (coherente el traslado del jardín de Migas Calientes, situado en la Casa de campo, a las huertas del Prado viejo y cerrillo de San Blas) propugnaba la realización del Botánico y ordenar lo que era el límite de la ciudad.

Si en la valoración barroca frente al Palacio se establecía una plazaleta donde disponer una estatua del Rey a caballo, en pocos años los Prados se convirtieron, como describiera Casanova en sus *Memoorias*, en el lugar de encuentro de los madrileños: allí se alquilaban sillas para descansar, se organizaban bailes nocturnos, celebraban fuegos artificiales, se concentraba una prostitución que había cambiado de sitio ("...al principio toda la concurrencia acudía al lado —de la Fuente— del Canapé, después se transfirió al lado de San Fermín y ahora se ha establecido a las espaldas de la fuente de Apolo")⁶ o se llevaba a cabo la ascensión del Globo aerostático; y buscando dar respuesta desde la arquitectura a esta ocupación, allí fue donde se edificó —de acuerdo con las costumbres francesas— el Juego de Pelota y donde Ventura Rodríguez propuso construir (donde luego Villanueva edificara su Gabinete de Ciencias Naturales) un Peristilo capaz de albergar "...en caso de lluvia, a tres o cuatro mil personas".





Todo ello ocurría cuando Matheo Antonio Barberi publicaba su *Carta sobre el embellecimiento de las ciudades*⁷ o cuando las propuestas para el Prado sustituían la imagen de la alameda arbolada por un espacio circoagonal de celebración de la monarquía española (como estudió Delfín Rodríguez) definiéndose el todo en torno a la estatua de la Diosa de la Tierra (Cibeles) y de Neptuno, Dios del Mar.

“Los madrileños, tras la siesta... montan en sus carrozas para ir a dejarse ver en el Prado, donde los coches no van más que al paso. Como se mueven en la misma dirección, cada uno mira a los coches que caminan en el otro sentido y saluda a sus conocidos cada vez que se cruzan. Conté cuatrocientos coches con ocasión de ciertas fechas notables; algunas veces necesitan dos horas para recorrer el espacio de una milla”. Que el camino se convirtiese en lugar de reunión de los madrileños implicó, desde la reflexión ilustrada del momento, tanto la presencia de mobiliario urbano como definir un cambio en el concepto mismo de los ornatos existentes o en la definición de las infraestructuras de la zona: en consecuencia, Ventura Rodríguez diseñó simultáneamente los bancos del Paseo, las Cuatro Fuentes y la llamada Fuente de Apolo y, a su vez, la Junta de Propios y Sisas inició la construcción de una gran alcantarilla (o *cloaca máxima*) uniendo las cañerías de las nuevas fuentes con el caudal que —partiendo de la Alhóndiga— llegaba al Convento de Recoletos, proponiendo igualmente otro ramal que desde el Real Hospicio de la calle Barquillo lle-

gase al principal del Prado⁸. Pero por encima de todo, la operación emblemática del embellecimiento de los Prados de Atocha, San Jerónimo y Recoletos fue el diseño del propio Paseo, incluyendo ahora en los mismos las puertas y portillos próximos. En su día comentó, tras estudiar la documentación existente sobre la Puerta de Alcalá, que como previo a su ejecución se pidieron proyectos de la misma a tres arquitectos: Sabatini presentó tres diseños, Ventura Rodríguez trazó cinco soluciones frente a una de José de Hermosilla, ingeniero autor del Paseo, concebida no como diseño de una puerta exenta (lo que ocurría en los otros dos) sino concebida como parte del proyecto urbano que eran los Prados. Lo destacable no era la existencia de tres diseños como la voluntad definida por Hermosilla de integrar la citada puerta en el proyecto del Paseo, proponiendo un eje arbolado que desde las inmediaciones de Cibeles debía llegar a la Puerta, situada como centro de un círculo igualmente arbolado del que salía un pequeño extremo, resolviendo el entronque entre el camino que traía a Madrid y el ingreso en la ciudad⁹.

¿Debemos valorar entonces las reformas llevadas a cabo en el Paseo del Prado como alternativa a la antigua trama de la ciudad? Aceptar tal idea sería equivocado puesto que también el Casco cambió de manera notable y desde muy distintos supuestos: cambió el espíritu de las ordenanzas dictadas por Torrija y Ardemans, complementándose las antiguas *ordenanzas de ornato* con las llamadas *ordenanzas de aire, agua o fuego* que significaron un quiebro en la valoración de la ciudad: a través de éstas se inició una política de alineación de fachadas, buscando que la calle tuviese a lo largo de todo su recorrido un mismo ancho; se sustituyeron viejos caserones situados entre medianeras por edificios proyectados con cuatro fachadas, modificándose la imagen arquitectónica de la ciudad; desde criterios económicos se potenció la reforma de calles tan representativas como Mayor, Almudena o Fuencarral, imponiéndose incluso por ordenanzas la presencia de soportales con columnas; se fomentó la transformación de las antiguas *casas a la malicia* (viviendas de tan sólo dos plantas) por edificios de cuatro, cinco, seis e incluso siete alturas; se plantearon las primeras operaciones inmobiliarias (promovidas por una aristocracia propietaria del suelo) para construcción de viviendas en alquiler, en las inmediaciones de lo que hoy es Augusto Figueroa, Barquillo y Pelayo, definiéndose un nuevo parcelario... Todo se desarrolló simultáneo al proyecto del Paseo del Prado y la imagen de ciudad que tenía una aristocracia ilustrada favoreció la compra a la Iglesia de terrenos inmediatos al Paseo, para construir en ellos sus casas con jardín; y una anécdota documental (las obras para la reforma del Prado se llevaron a cabo merced a un préstamo de los Cinco Gremios de Madrid)¹⁰ ayuda a comprender cómo la configuración del Paseo se planteó simultánea a los cambios que en esos momentos se concebían en la Capital.

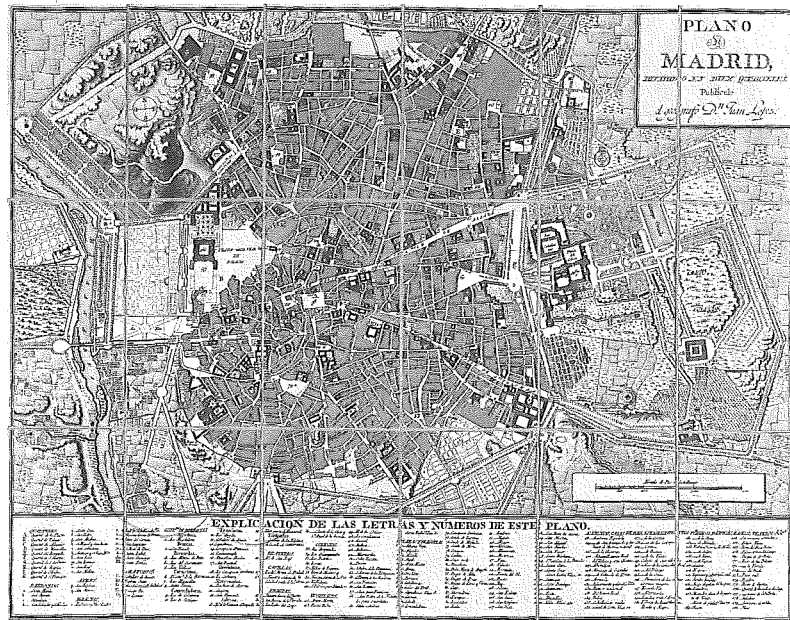
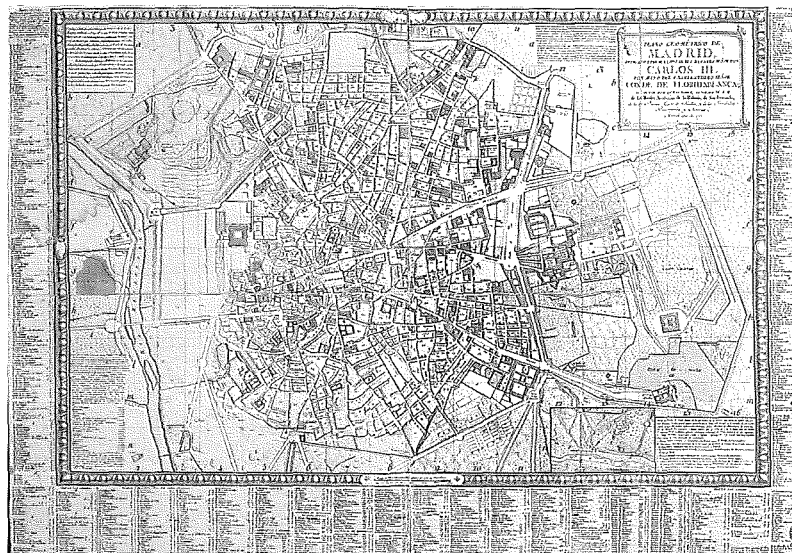
El estudio de dicho expediente permite conocer no sólo los tiempos y plazos en que se desarrolló la obra sino que detalla el interés de los comerciantes de la Corte en el desarrollo de un área con un reducido número de viviendas y donde apenas existían infraestructuras, como lo demuestra que las principales alcantarillas de Madrid (Leganitos, Segovia, San Francisco, Gilimón, Embajadores, Carcabón y Curtidores) se encontrasen todas en los frentes Oeste y Sur de la ciudad y ninguna (como señalara Hauser) daba servicio a los

A. Espinosa de los Monteros. *Plano topográfico de la Villa y Corte de Madrid.*
1769.



T. López. Plano geométrico de Madrid.
1785.

J. López. Plano de Madrid. 1811.



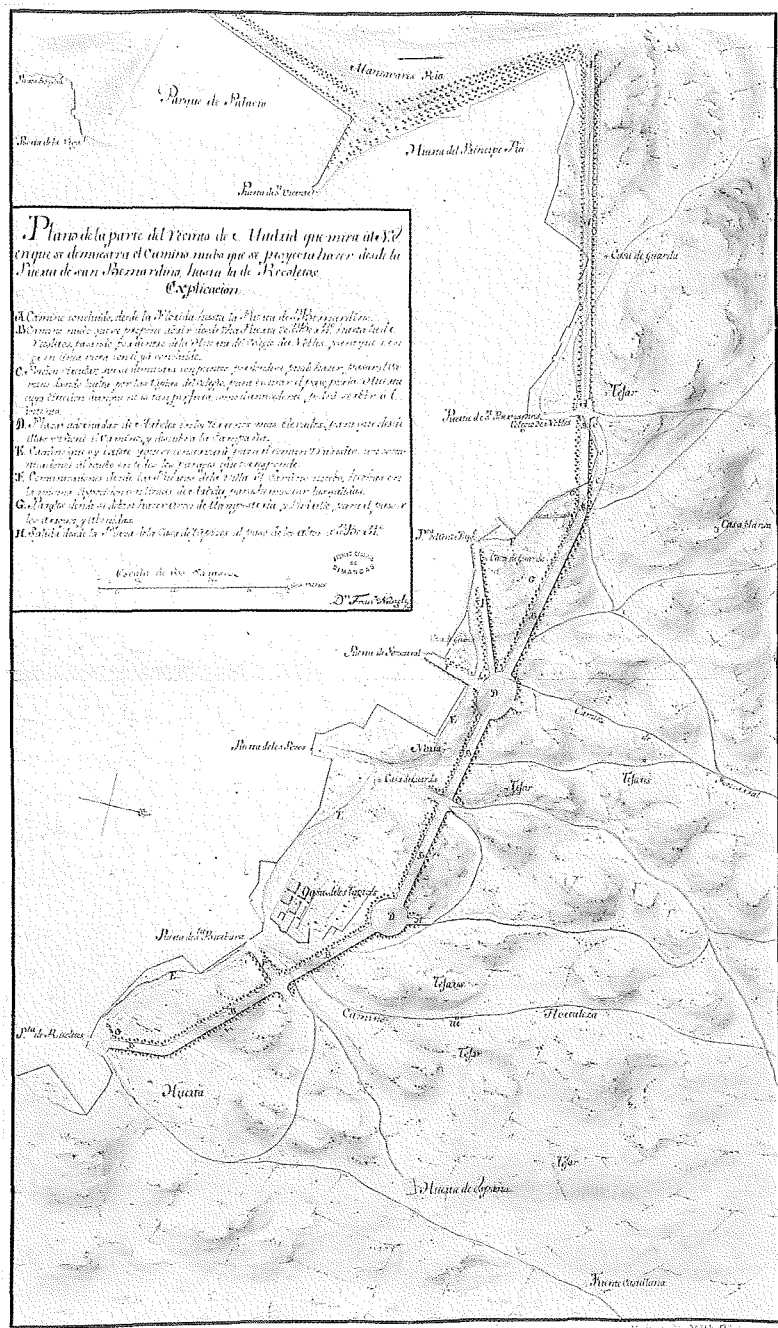
Prados o al Norte de la ciudad. Por ello, en un momento en que Carlos III fomentaba la *construcción en solares yermos o baldíos*, los Cinco Gremios Mayores estaban interesados en la reforma de los Prados, conscientes de cómo su capacidad para atraer madrileños se reflejaría en una rápida ocupación de las manzanas casi vacías que existían en la zona. Y en la *Planimetría General de Madrid* se refleja la realidad de las manzanas con fachada al Paseo comprendidas entre la calle de Atocha y la Puerta de Recoletos, pudiéndose comprobar cómo la superficie de éstas llegaba a ser veinte veces superior a la que ocupaban algunas de las inmediatas al Alcázar, con la diferencia que el número de habitantes en las primeras era veinte veces menor al de las segundas. Por ello, la edificación de casas con jardín en las manzanas número 264, 260, 233, 273, 278 y 280 tuvo como consecuencia consolidar un tejido no ocupado hasta el momento. En torno a 1780 el Paseo del Prado era pues el espacio emblemático de la ciudad, el que frecuentaban y glosaban quienes visitaban Madrid, dejando de ser —como había ocurrido treinta años antes— la charnela que unía la población y el palacio del Buen Retiro.

Si esto ocurría en los Prados, desde mediados de los años treinta, Ardemans y Ribera habían iniciado una singular actividad en el resto de los caminos que llegaban a la ciudad al construir puentes sobre el Manzanares: ocurrió que aquellos proyectos se trazaron sin preocuparse en resolver urbanísticamente la embocadura de las vías urbanas con el puente ni tampoco el acceso de los caminos a éstos. Pero en pocos años la realidad cambió, y quien contraste los dibujos de Ribera para el Puente de Toledo con los que, casi cuarenta años más tarde, realiza Domingo de Aguirre sobre el entronque del camino Madrid a Aranjuez, vera cómo el diseño del Puente se planteaba ignorando el entorno urbano, mientras que en Aranjuez —en un espacio que, por el aspecto de los paseantes, se entiende como lugar de encuentro de quienes participaban en aquella Corte itinerante— el camino se funde con la ciudad mediante un sistema de paseos arbolados donde aparecen fuentes, obeliscos o, incluso, imágenes exóticas de animales.

En 1750 el ingeniero militar Francisco Nagle trazaba “...en la parte del recinto de Madrid que mira al NE... desde la Puerta de San Bernardo hasta la de Recoletos” un camino que debía enlazar con el concebido junto a la Casa de Campo, sugiriendo incluso “...en la tapia de la casa de Campo, frente al camino nuevo de San Bernardino” abrir una puerta para así “...abreviar el paso”¹¹. Y si en el Sur y Oeste de la ciudad los caminos se transformaron en paseos urbanos, en el Norte las alamedas propuestas se concibieron en el páramo, ajenas por completo a la población, valorándose las plazoletas que aparecían en el proyecto como recurso para resolver los quiebros en el trazado del camino y no como espacios concebidos como posible lugar de encuentro de los habitantes. Y la contradicción se hacía evidente cuando dichos caminos se planteaban desde una hipotética función militar, sin que se comprendiera cómo tal propuesta implicaba crear conciencia sobre la necesidad de incrementar el área de influencia de la Capital. En una ciudad cuyo crecimiento se orientaba hacia el Sur, las propuestas de caminos hacia Carabanchel¹² o los proyectos que se quisieron desarrollar en las márgenes del Manzanares reflejaban una forma de valorar el límite que no se correspon-



Francisco Nagle. Plano de los alrededores de Madrid desde San Bernardo hasta Recoletos. 1761.



día con los esquemas planteados en el Norte; así, en 1774 Manuel Serrano proponía organizar —coherente con el proyecto que buscaba unir por agua Madrid con Aranjuez, potenciando un Canal del Manzanares que desembocase primero en el Henares y luego en el Jarama— en la zona de la Arganzuela un *Puerto Real* que permitiese al monarca embarcar en su Real falúa con destino el Real Sitio¹³, poco más tarde Ventura Rodríguez trazaba su camino hacia Carabanchel y en 1784 Ponz sugería —en carta a Floridablanca— fomentar el plantío de árboles en las inmediaciones de la Capital, tomando como ejemplo el éxito logrado por sus propuestas en Villaverde y Toledo¹⁴, idea corroborada por José Buill, al destacar la necesidad de plantar entre 25.000 y 30.000 fresnos en los alrededores de la ciudad. Y todas aquellas propuestas (junto con la posterior de Francisco Antonio de Cossio sobre *Fomentar en los alrededores de Madrid el plantío de árboles* o aquella otra, difundida en 1805, que proponía el *Proyecto de un plantío de árboles de sombra en las inmediaciones de Madrid*) se planteaban desde criterios naturalistas (existe en aquellos años un singular debate sobre *Los inconvenientes que sufre el cultivo de árboles en los paseos públicos* o sobre cómo debía practicarse el riego de los mismos) que en realidad trastocaban el concepto de Cerca. Y junto a esta política, el cambio se refleja cuando junto a proyectos como los anteriores, espacios inmediatos a éstos (que poco antes todavía se utilizaban como residuales) se valoran y buscan ser dignificados.

En 1806 se promulgaba un edicto en el que se ordenaba que los escombros de la Corte se condujesen al badén existente entre la Puerta de San Vicente y la Plazuela situada frente a San Antonio de la Florida, estableciéndose en el entorno de Atocha las escombreras de Madrid. “...Observé —dirá Tonnsend en su libro de viaje— cómo un gran espacio cerrado, con varios montículos de unos veinte pies de alto, a distancias regulares unos de los otros, destacando como ...me dijeron que estaban formados de escombros de la ciudad y de las raeduras de las carreteras... y en esa época los hombres estaban ocupados en extenderlas sobre el terreno”. Modificar la topografía del Sur era coherente con la reflexión formulaba por Du Quesnay cuando señalara la necesidad de “...modificar la naturaleza para hacer al hombre dueño de la naturaleza en la práctica” porque sólo alterando los desniveles y diferencia de cota existentes en las proximidades de los paseos era posible plantear nuevas operaciones urbanísticas, y la propuesta que el francés José Senel plantea en 1778 para unos *Baños, estanque de pesca y otras obras* en las Almácigas del Canal del Manzanares (y frente a la Fuente del Abanico) refleja la valoración que en estos años se da al Sur de la ciudad.

En los últimos años del siglo aparece una singular novedad por cuanto, frente a la política de embellecimiento planteada años antes se establece la conveniencia “...que nuestro sabio y celoso Ministerio debería mandar...a todos los caseros que tengan posesiones separadas de los arrabales que antes de levantar o modificar sus casas presenten los planes para la aprobación del Maestro mayor”. Aparecían así noticias sobre cómo regular la construcción en extramuros, buscando con ello no tanto establecer pautas sobre cómo debían ser las casas de campo, que en esos años la aristocracia construía en la periferia de la ciudad, como fijar criterios sobre dónde y cómo ubicar los equipamientos (casas de campo, fondas, posadas,

molinos o fábricas) que se busca sacar fuera de ciudad. Por notas aparecidas en la prensa de la época, sabemos cómo las casas de campo situadas en las inmediaciones de la Cerca se alquilaban: como reflejo de aquella situación, al valorarse ahora los caminos como paseos y disminuir el tráfico de mercancías a través de los concurridos, algunas de las antiguas puertas (es decir, accesos a la ciudad con capacidad para permitir el paso, a través de ellas, de carga y equipaje) pasaron a valorarse como portillos de accesos para personas¹⁵.

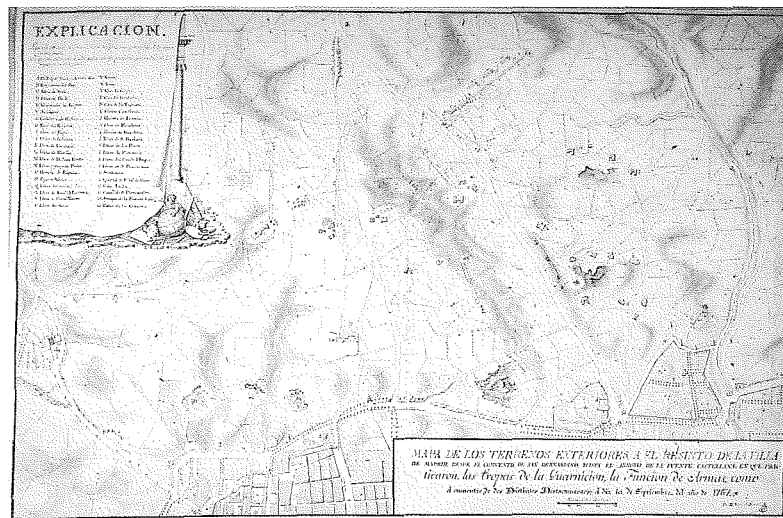
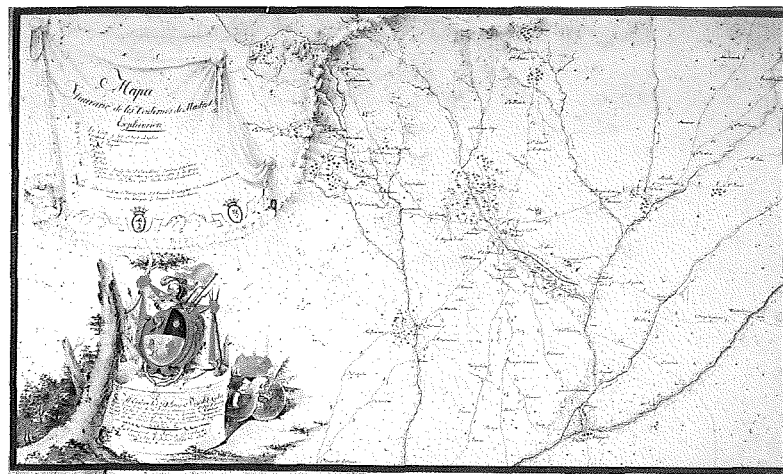
La Cerca de Madrid no era muralla militar ni tampoco una verja bien definida: con un perímetro de casi dos leguas, sus muros eran, como comentara Madoz, "...más bien una serie sucesiva de tapias desiguales en su anchura y en el material de que se hayan formadas: en unos puntos son de tierra, en otros de ladrillo y en muchos otros de pedernal unido con argamasa, habiendo puntos en que se sirven de muro las paredes de las casas; su construcción es en todo caso débil y de ninguna resistencia contra los proyectiles de Guerra"¹⁶. En la citada Cerca estaban las puertas de registro (Alcalá, Atocha, Toledo, Segovia y Fuencarral) y diez portillos (Recoletos, Santa Bárbara, Fuencarral, Conde Duque, San Bernardino, San Vicente, La Vega, Vistillas, Gilimón, Embajadores y Valencia) de acceso. Esta ordenación entró en crisis cuando, como consecuencia de la crisis económica de 1804, se produjo una reducción de los cotos de caza propiedad de la Villa pasando éste a valorarse como terreno cultivable: para garantizar pues alimento al ganado cabrío y lanar, se sacó a subasta el aprovechamiento de las hierbas situadas en las laderas de los paseos Imperial y Delicias; y consecuencia de esta medida es que, junto a las casas de campo concebidas como villas de recreo (como la que, poseía la Condesa de Benavente, en Alameda de Osuna) o a las posadas, fondas u molinos, en el extramuros se inició la edificación de fábricas y equipamientos¹⁷.

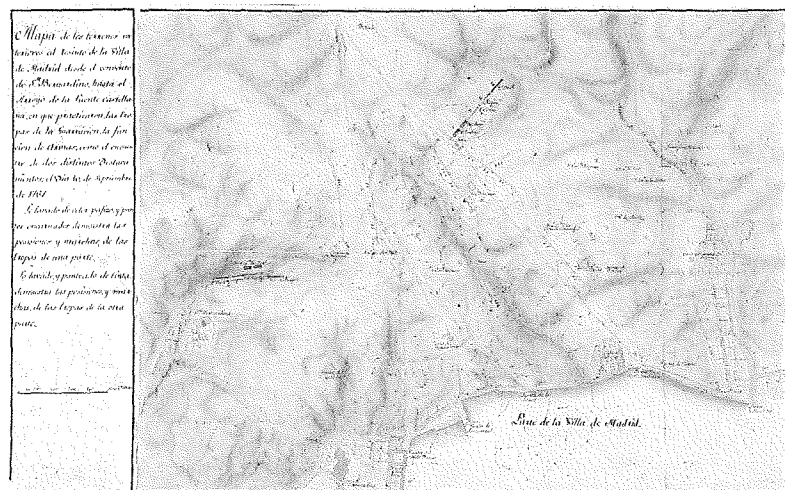
Hace pocos años Rafael Más proponía un mapa de rentas de la ciudad, destacando cómo los valores mínimos formaban una envolvente completa en el intramuros: tema del máximo interés para comprender la distribución de riqueza (la realidad económica del Madrid de comienzos del XIX) debería ser no sólo conocer las fábricas existentes (para las cuales se solicitaron los permisos correspondientes) sino dónde estaban situadas en cada momento. Sabemos, gracias a Larruga, cómo la depresión económica se reflejó en una disminución de un 13,5% de una población industrial que varió a lo largo de la segunda mitad del siglo: y de un ámbito donde las únicas fábricas eran las Reales, dedicadas a la producción de porcelanas, naipes, salitre o tapices, en 1760 Goyeneche organizaba en las inmediaciones de la Capital —en Illana— una industria de curtidos; tras ella siguieron otras pequeñas industrias de mantelería, sedas, sombreros, papel, abanicos, jabón, loza, paños o bayetas, reseñadas por Francisco Mariano Nipho al comentar "...cuales son las fábricas que están señaladas para gozar de los privilegios y derechos de franquicia que concede el rey Nuestro Señor por medio de su Real Junta de Comercio y Moneda"¹⁸.

Gracias a Larruga y Nipho sabemos que la mayoría de las fábricas existentes en el Madrid de comienzos del XIX eran sólo pequeños talleres dedicados a la producción de objetos de lujo; utilizar, en consecuencia, el término "fábrica" para caracterizar cualquier

T. López. Mapa itinerario de los contornos de Madrid.

Mapa de los terrenos exteriores al recinto de la villa. 1767.





pequeño negocio capaz de producir sombrillas, jabón o abanicos, refleja cómo su presencia apenas influyó en la organización del espacio extramuros, confirmando así el plano propuesto por Más sobre la distribución de riqueza en el interior de la ciudad¹⁹, lo cual queda confirmado por Sanz García, al comentar los censos de 1799 y destacar cómo "...los datos del Censo de Frutos y Manufacturas de España de 1799 nos muestra el poco peso de la provincia de Madrid en el sector industrial. Contábamos con 150 telares para el lino y cáñamo, y se fabricaban poco más de cien mil piezas de cinta de hilo"²⁰. Los datos de Larruga permiten conocer la ocupación real del entorno de la Cerca, pero tras aceptar que las edificaciones existentes no eran fábricas, el estudio de archivo prueba cómo allí estaban los equipamientos (hospitales, cárceles, mataderos, cementerios, lazaretos o, incluso, colegios de nobles o seminarios) que por razones higienistas se había decidido sacar fuera de la ciudad.

A pesar que en 1787 se dictaran unas primeras normas disponiendo la obligatoriedad de establecer *cementerios ventilados en las afueras de las ciudades* (prohibiendo, de ese modo, la costumbre de enterrar en el interior de los templos) fueron pocos los construidos. Cómo el Decreto fue valorado en el ambiente ilustrado lo prueba lo descrito por el Marqués de Langle, cuando en su *Viaje de Fígaro a España* señala cómo "...recorriendo los alrededores de Madrid, he visto en diferentes pueblos cementerios que me agradan mucho; uno, entre otros. Este cementerio está junto a la Iglesia, en una pequeña

eminencia; está rodado por una claraboya; es un cuadrado perfecto; un arroyo corre por su suelo; el suelo está cubierto de violetas, jazmín, rosas y otras flores que crecen sin cultivo. Han plantado allí algunos manzanos, y millones de gorriones están encaramados en sus ramas": pero fueron pocos los construidos, siendo necesario en 1804 reiterar tal disposición; y sólo en 1809 se inició la construcción de los situados tanto en las inmediaciones del Manzanares²¹ como en el Norte de la ciudad. ¿Por qué estas medidas? Ponz, en el tomo V de sus *Viajes por España* (en el dedicado específicamente a Madrid) había destacado la necesidad de aumentar el término de la Capital, llevando al extramuros los equipamientos que pudiese causar molestias a los madrileños. La reflexión llegó a Jovellanos, Ministro de Hacienda en los últimos años del reinado de Carlos III, dirigiendo un *Memorial* a Floridablanca donde, tomando como pretexto la abundancia de posadas secretas existente en Madrid, proponía la ordenación del Norte de la Capital.

Partiendo de un estudio de la realidad de la ciudad, Jovellanos, que había ya publicado un trabajo sobre la *Relación de casas, tierras y otras fincas que se hayan en venta en Madrid*²², asumía los anteriores comentarios de Ponz y las propuestas difundidas en el *Memorial Literario* por Bernardo Almeric, quien en 1788 destacaba "...la necesidad de ampliar con nuevos edificios la población de Madrid". Consciente de cómo el alto precio del suelo en el interior de la ciudad imposibilitaba cualquier reforma, proponía que en el exterior de la Cerca se estableciese un primer gran ensanche de la población, destacando cómo "...dado que las posadas secretas se han multiplicado en razón de las habitaciones que en Madrid escasean y se han encarecido, remediése ...aumentando las habitaciones y disminuirán las posadas. ¿Y cómo han de disminuir las posadas y aumentar las habitaciones? Voy a decirlo. S.M. debe de comprar todo el cordón de tierra que se extiende desde la Puerta de los Pozos hasta la de Recoletos, hasta el límite que se quiera señalar a la extensión de Madrid".

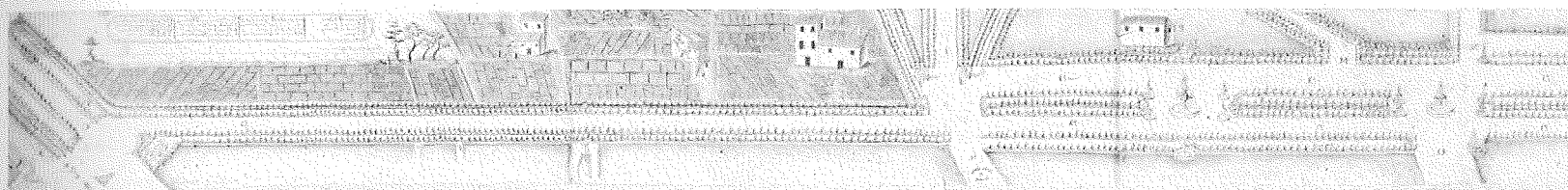
Ante todas las cosas debe hacer construir la Cerca o muralla de la misma población, dejando incorporada a ella todo el terreno destinado a la extensión: después se desmarcaran las calles, plazas y plazuelas que se crean convenientes y se señalaran con buenas estacas que sean generalmente conocidas.

Hecho esto se publicará un Decreto en el que se señale que este terreno no ha de estar sujeto a ninguna ley de demarcación gremial o a otra semejante, y que en él se pondrán tiendas, talleres y oficinas para toda clase de industria, tráfico y comercio; además, en las plazuelas se podrá vender comestibles y abastos de todo género, sin otra sujeción que las de las leyes generales de policía de las demás plazas.

Cuando esta noticia haya causado la fermentación, que es consiguiente a su naturaleza, S.M. ofrecerá vender a cómodos plazos los terrenos que se pidan para edificar en este distrito, y yo me fío que no faltarán compradores. Más si acaso me engaño, si al principio escasean los compradores, no sería gran desprecio dar estos terrenos gratuitamente porque, al fin, si el Gobierno lograra aumentar considerablemente esta población sin otro dispendio que el de la compra de terreno, creo que saldría bien librado".

Dibujo de parte del Real Sitio de la Casa de Campo, en donde se demuestra el lugar donde se puede abrir un puesto. 1750.

M. López Corona y J. M. Guiz. Plano de las obras de un Paseo que va desde Recoletos al Convento de Atocha. 1744.



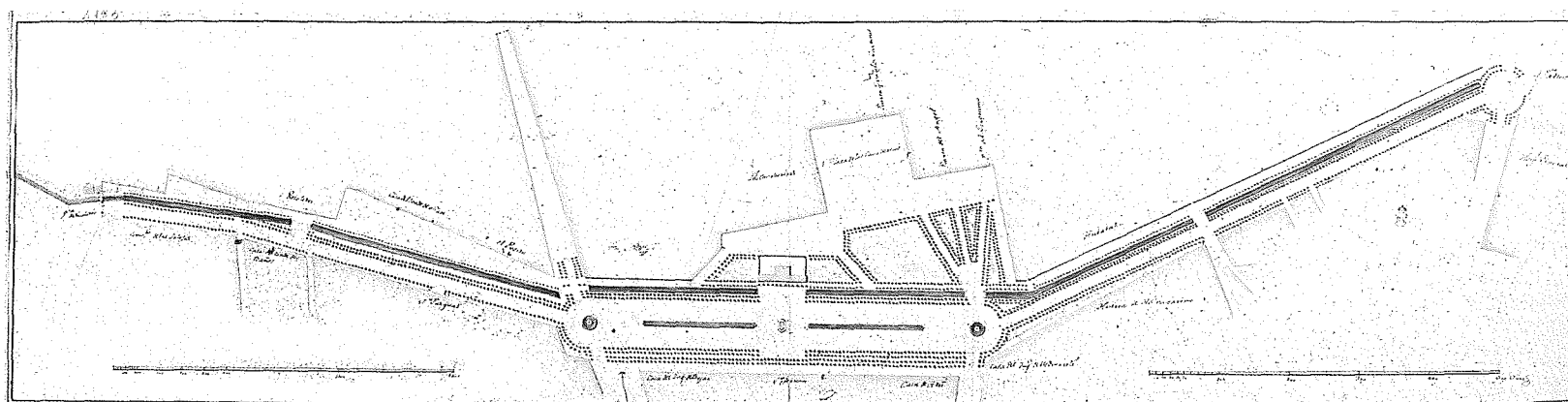
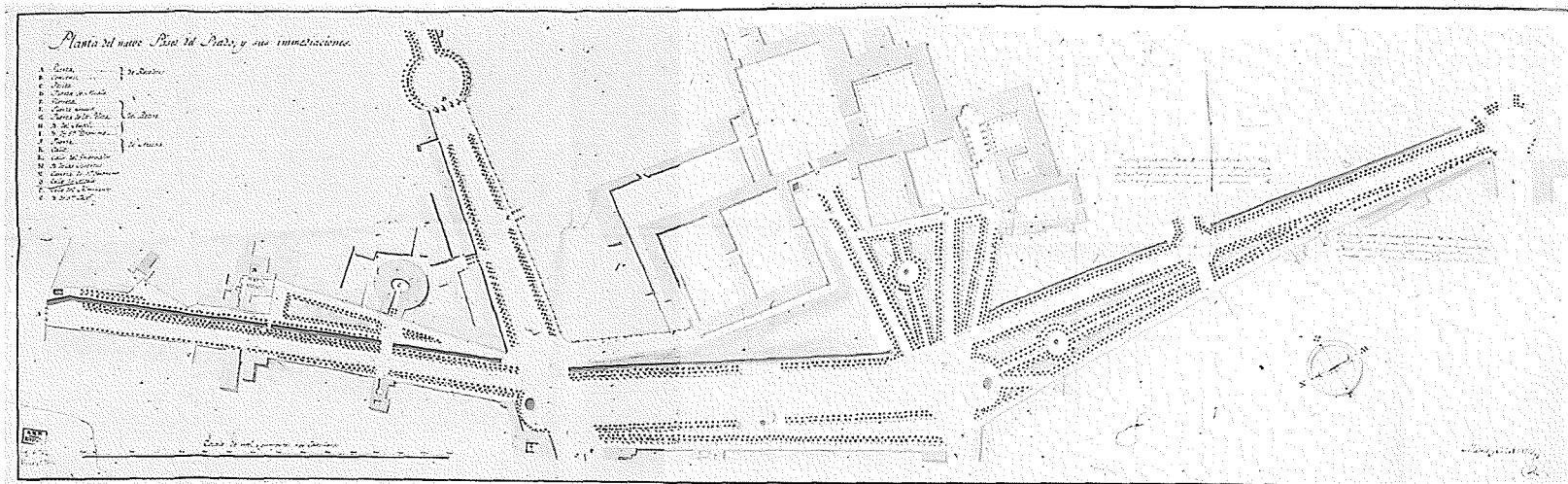
Jovellanos no sólo sugería extender la ciudad hacia el Norte sino que limitaba su extensión, definiendo un nuevo borde. Su idea contrastaba, formalmente, con la que en esos años propugnaban ya (como ocurría con el esquema propugnado por L'Enfant para Washington) el concepto de un posible crecimiento indefinido de la trama: pero frente al criterio barroco consistente en definir la ciudad desde la presencia de grandes ejes, Jovellanos propugnaba una ciudad abierta, caracterizada por la presencia de plazas (en un Madrid, recordémoslo, angosto y sin apenas espacios abiertos) y plazuelas, en una ciudad que se definía tanto por su capacidad para dar habitación a los forasteros como por establecer un espacio urbano caracterizado por "...tiendas, talleres y oficinas para todas clases de industrias, tráfico y comercio". Sustituyendo la idea de un espacio urbano concebido desde la sacralización al Poder, entendía cómo cualquier actividad ligada a las actividades del *Ser humano* (fuese esta comercial, intelectual o de ocio) precisaba ser sacralizada, valorándose las bibliotecas, bolsas de comercio, teatros, baños, edificios industriales o de la administración como *Templos de la Razón*, como contenedores capaces de albergar cualquier actividad del hombre. Pero al aceptar Jovellanos el carácter artificial del diseño urbano, voluntariamente silenciaba dónde situar los edificios representativos de la nueva ciudad, consciente de cuánto serían las necesidades las que determinarían la forma de la población.

Aunque la propuesta de Jovellanos no llegó a término por la oposición de quienes poseían suelo en el interior de la ciudad, la Academia de San Fernando si retomó —en los *Premios* que periódicamente convocaba para sus alumnos de arquitectura— la reflexión, proponiendo en la zona indicada temas tales como un *Colegio de Nobles* o un *Seminario de Ciencias*, además de otros para hospitales, cárceles, lazaretos o cementerios. Y a la vista de las propuestas presentadas, los alumnos de la Academia (sin duda por indicación de sus profesores, conocedores —como ocurriera con Silvestre Pérez— del debate mantenido en aquellos momentos en Francia) valoraron y comprendieron las piezas arquitectónicas como elementos determinantes en la configuración y definición de la trama urbana²³.

La propuesta de Jovellanos marcó un singular punto de partida en la historia urbana de la ciudad y en la valoración de su entorno: por vez primera se insinuaba la necesidad de un ensanche para la población, pero lo extraño es que se planteara sin tener en cuenta las grandes casas de campo (las posesiones pertenecientes a la aristocracia madrileña) situadas en el Norte de la ciudad, del mismo modo que sorprende que la idea ignorase la red de caminos existentes en la zona. Sabemos no sólo de la existencia de grandes fincas (la Huerta de Guerra, finca situada donde en la actualidad se encuentra el Palacio de la Moncloa) sino que tenemos igualmente noticia sobre la presencia de un notable número de otras posesiones desperdigadas

Ventura Rodríguez. Plano del nuevo paseo del Prado. 1775.

J. Hermosilla. Proyecto para el Prado. 1767.



por la zona. La citada Huerta de Guerra era una antigua finca de uso agrario, propiedad de la Duquesa de los Arcos, convertida en aquellos momentos en finca de recreo; sabemos de otras, a espaldas del Retiro, con una extensión media de 60 fanegas²⁴, dispuestas en las inmediaciones de la Puerta de Alcalá, Portillo de Embajadores, Paseo de las Delicias (en la Vega de Santiago “el verde”), Portillo de Valencia... Y si la mayoría estaban a una cierta distancia de la ciudad (siendo agrarias, con frutales y aprovechamiento para el secano, si bien

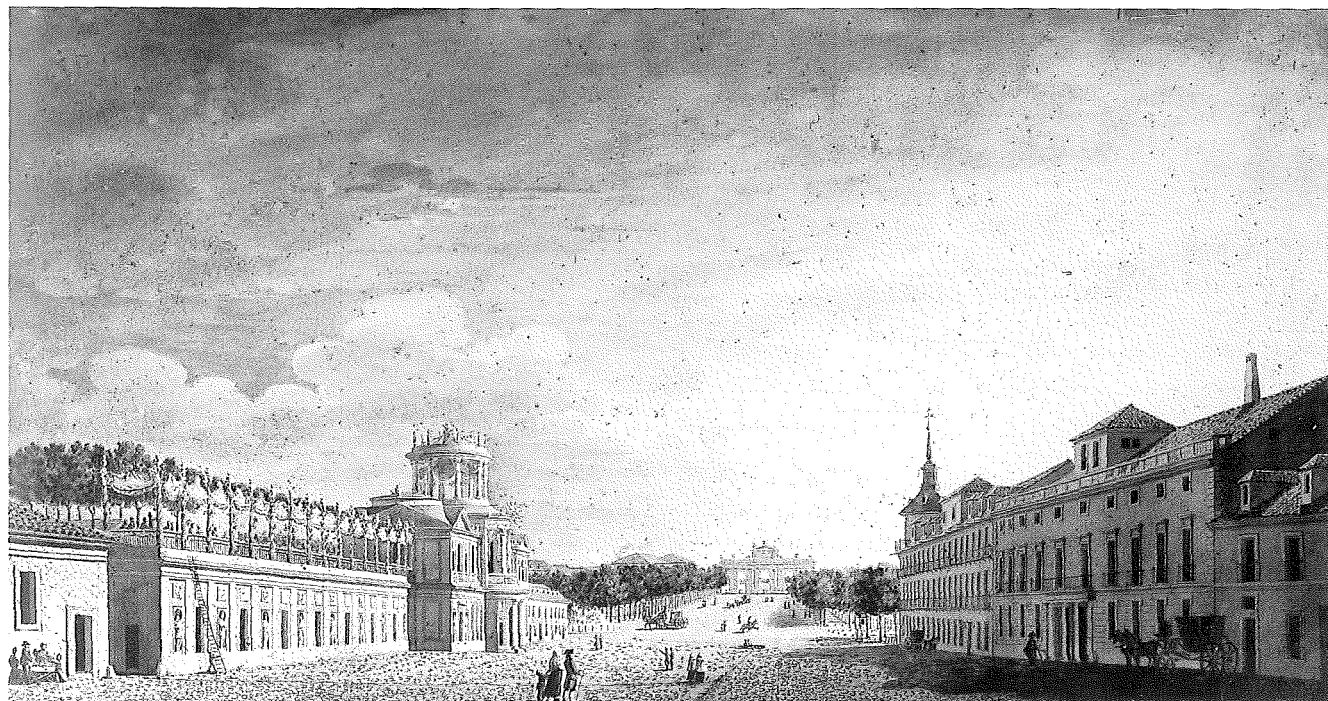
es de señalar cómo casi todas ellas poseían casa de campo) las más próximas a la Cerca tanto en el Norte (las inmediatas al Portillo de Santa Bárbara) como en el Sur (las denominadas Quintas, huertas o, simplemente, posesiones) correspondían a las casas de campo de la aristocracia.

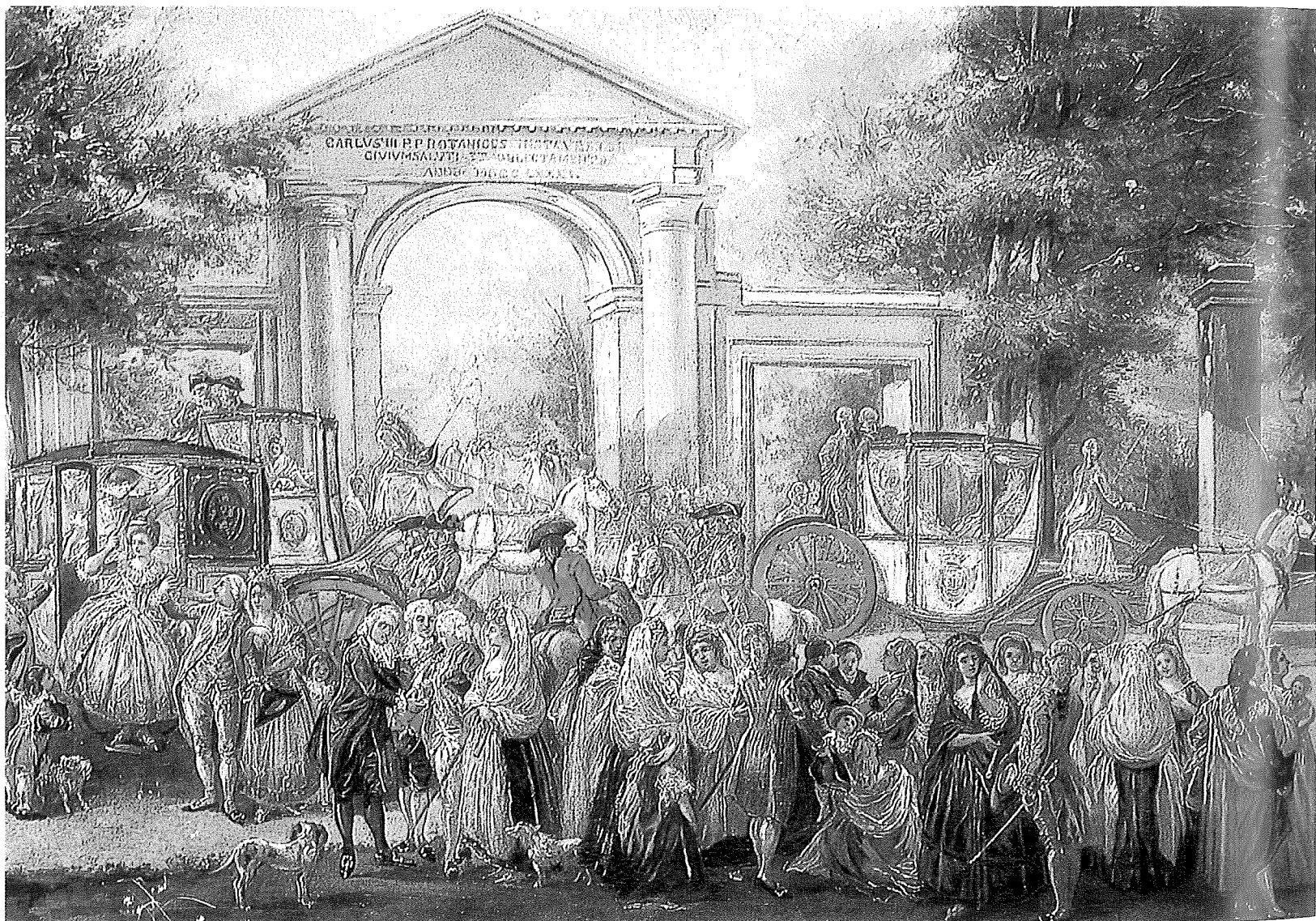
Falta por realizar un estudio de las casas de campo próximas a Madrid, en los momentos anteriores a la presencia de los franceses. Reiteradamente se ha citado la casa de campo y jardines de la Conde-

A. González Velázquez. *El Prado y el
Paseo de Recoletos.*

*Ornato del Palacio de Buenavista para las
fiestas.*

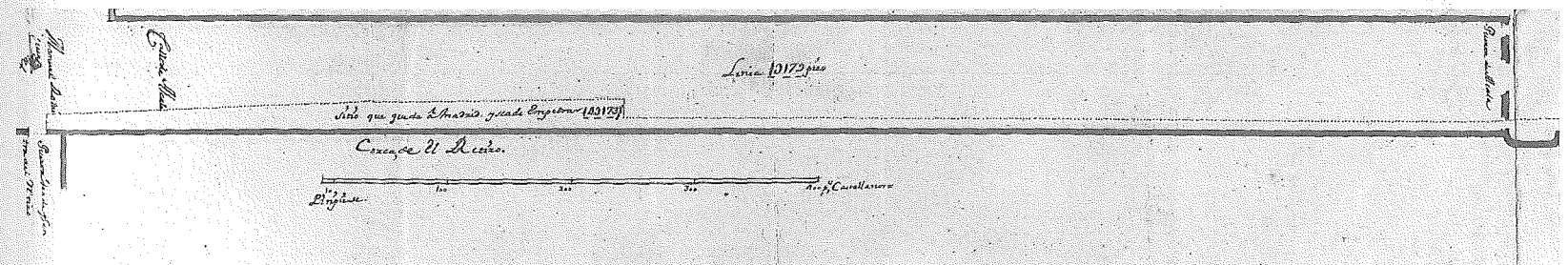
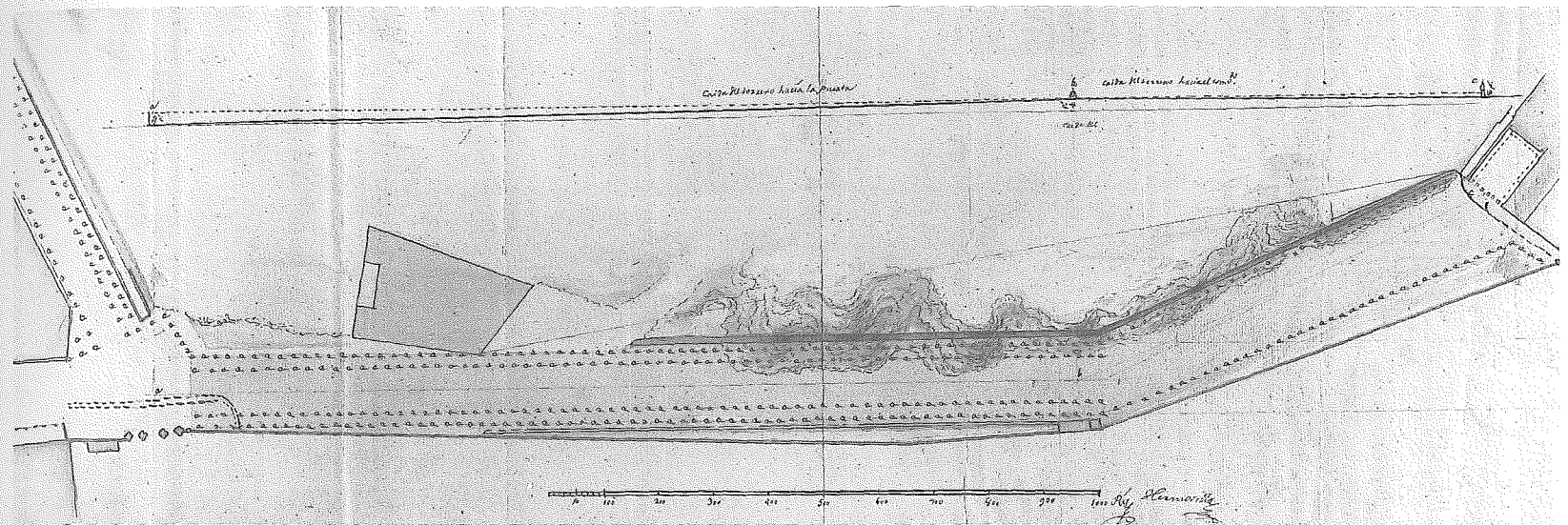
BIBLIOTECA





J. de Hermosilla. Plano del Nuevo Camino
de Atocha. 1773.

D. Aguirre. Accesos a Madrid en las
inmediaciones de la Puerta de Alcalá.
1780.



*Vista de la Puerta de San Vicente y de los
accesos a Madrid. 1785.*



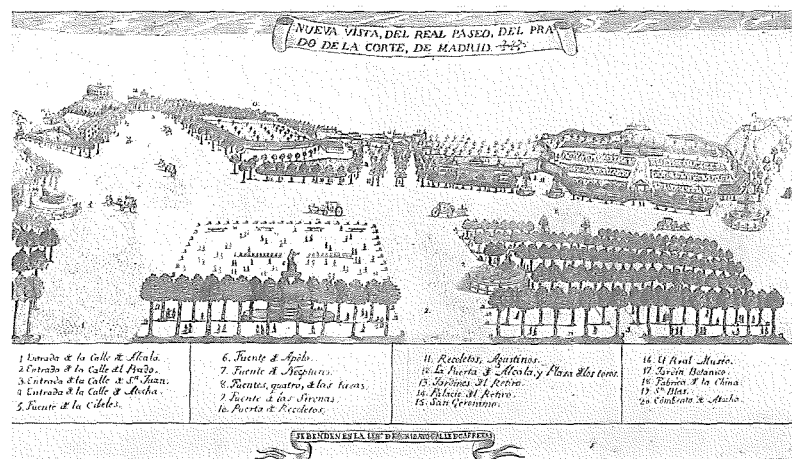
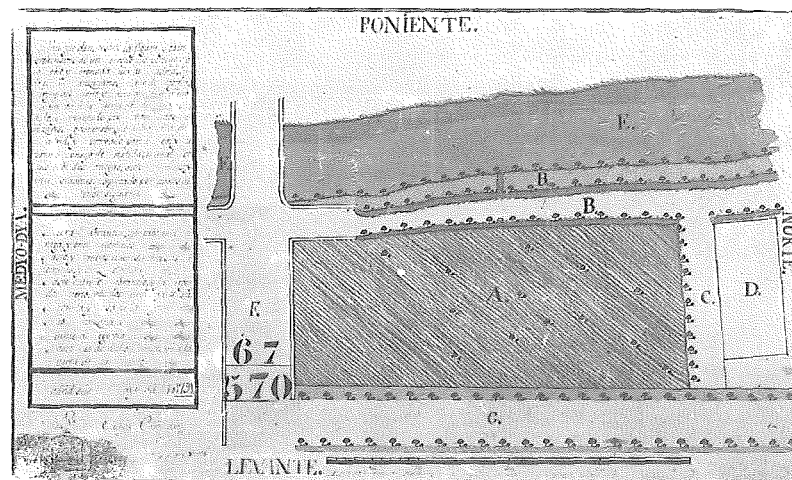
sa de Benavente, en Alameda de Osuna: pero nada sabemos de las numerosas fincas próximas a la Cerca, tanto en el Norte como en el Sur de la ciudad: casi todas ellas contaron con gran casa-palacio, rodeadas de jardines; y lo que entiendo singular de éstas no es tanto el hecho mismo de su existencia como el conjunto de piezas que las caracterizaban. Junto a la casa principal existían otros edificios de menor importancia (donde vivían los guardas o se almacenaban los apeos de labranza) y destacaban sus jardines. Y dos de las casa-palacio más representativas del Sur de la ciudad fueron la situada en el Paseo del Molino y la ubicada próxima a Santa María de la Cabeza²⁵. La situada en las inmediaciones de lo que se llamaba Dehesa de la Arganzuela tenía, en el interior de la casa palacio, pinturas de Claudio Coello (lo cual refleja cuál era la calidad de la edificación) si bien lo destacable de la misma era el hoy ignorado jardín que rodeaba la citada casa-palacio y en el que se situaba un estanque y una gran huerta regada por una noria, gracias a los arroyos Carcabón y Abroñigal. La otra posesión, junto a la Puerta de Atocha y al borde de lo que luego sería Santa María de la Cabeza, tenía una extensión superior a las cincuenta fanegas y si aparecía reflejada en el plano de Chalmardier.

A pesar de este último detalle (la casa de campo que aparecía en el plano de Chalmardier) rara vez la cartografía de la época dio noticia sobre casas de campo fuera del límite de la ciudad: nada sabemos, por la cartografía, de otras grandes fincas, y para localizarlas es preciso recurrir a los archivos de protocolos o municipales: y gracias a éstos conocemos la posesión del Marqués de San Leonardo (de 26 fanegas de extensión) en Fuente del Berro; la que el Duque de Béjar tenía en La Moraleja; la que Juan Francisco de Lujar poseía en la Elipa; la hacienda de Tilly, en Vicálvaro, que luego recibiría el nombre de Mayorazgo de Duarte; la finca de recreo llamada *Quinta del Cristo de la Salud* de la que disfrutaban los Duques de Híjar, en Hortaleza; la inmediata a esta (la *Finca del Quinto*) propiedad de los Duques de Santa Cruz; la perteneciente al Duque de Albuquerque o aquella del Marqués de Velzunce; en Canillas, sabemos tanto de la existencia del *Señorío del Conde de Canillas*, con una superficie de 1740 fanegas, como del olivar de 300 fanegas, del Marqués de Mondejar; en Canillejas se encontraba la propiedad —apenas 20 fanegas— que D. Pedro de Alcántara Tellez de Girón compró en 1783 al Conde de Priego, para construir lo que conocemos como la Villa de la Alameda de Osuna, concluida en 1792 por la Duquesa de Osuna, y junto a la cual se encontraba otra, de 80 fanegas, de la Duquesa de Medinaceli. En Chamartín el Duque de Infantado poseía 4.200 fanegas y dentro de esta finca no sólo se encontraba el palacio, que posteriormente sirvió de residencia a Napoleón durante su estancia en Madrid, sino también una extensa huerta y un hoy desconocido jardín; en Villaverde, el entonces regidor de la Villa era propietario del llamado Soto de Pánfila; en el Sur, el Conde de Aranda disfrutaba de gran parte de la llamada Dehesa de la Arganzuela y el Conde de Torrejón era propietario de una singular casa de campo con jardín inglés (del que apenas quedan noticias) donde a menudo se detenían los reyes, camino de Aranjuez, participando de las tertulias que allí se celebraban²⁶.

Alicia Díez de Baldeón estudió —en un excepcional trabajo— la realidad del Norte de Madrid tras la venta, por parte de la Villa y pueblos de su jurisdicción, de casi 30.000 fanegas de suelo con objeto de configurar para cazadero lo que se denominó *Cordón del Pardo*

Vista de los terrenos próximos al Manzanares. 1791.

Vista del Paseo del Prado, en 1774.



para disfrute del monarca, cediéndose en el término de Fuencarral casi 300 fanegas de lo que se denominaba Dehesa de Amaniel²⁷. Aquellas tierras, que comprendían el actual Tetuán (lo que se llamaban "Suerte de la Villa", "Casa de la dehesa", "Arroyo de las Batuecas" —inmediato al "Arroyo de los Pinos" y al de la Veguilla, la "Vereda de Ganapanes") se dedicaban, casi exclusivamente, al cultivo de trigo, cebada, centeno, algarroba y guisantes, mientras que

E. Larruga. Pueblos industriales de la provincia de Madrid, en Memorias Políticas y Económicas sobre los Frutos, Comercios, Fabricantes y Minas de España.

COMBINACION DE LOS PUEBLOS INDUSTRIOSOS DE ESTA PROVINCIA.

Pueblos.	Minales.	Tom.	Pág.	Frutos.	Tom.	Pág.	Manufacturas de seda.	Tom.	Pág.	Manufacturas de Lana.	Tom.	Pág.	Manufacturas de lino.	Tom.	Pág.	Manufacturas de algodón y esparto.	Tom.	Pág.	Manufacturas de curtido.	Tom.	Pág.	Manufacturas de papel.	Tom.	Pág.	Jabonificaciónes y jabones.	Tom.	Pág.	Otras manufacturas.	Tom.	Pág.			
Almonacid.				Cañamo.	I.	6a.							Lienzo, cas.	II.	345.																		
Alcorcon.																																	
Akovendas.													Lienzo, caseros.	II.	347.				Suela, Cordobanes, Badanas, Becerroto, Baldetes, Guinuzas, Tahiletes.	III.	86.				Jabon.	III.	183.						
Arabaca.																			Suela, Becerroto, Baqueras, Cordobanes, Tahiletes, Antea, Badanas, Baldetes, Pergamino.	III.	83.				Tinte y batan para los curtidores.	III.	184.						
Herex.										Estambres.	II.	304.							Suela.	III.	85.					Jabon.	III.	183.					
Brea.				Zumaque Rubia, Esparto, Cañamo.	I.	46. 47. 64.							Lienzo, Cordeleros de esparto.	II.	347. 353.											Jabon.	III.	183.					
Buendia.	Hierro.	I.	47.	Rubia.	I.	47.				Estambres.	II.	304.	Lienzo.	II.	347.																		
Canilleja.																																	
Los Carabanchos.																										Jabon.	III.	183.					
Carmona.										Estambres.	II.	303.															Jabon.	III.	183.				
Fuencarral.				Moscatel.	I.	44.																											
Fuencabada.										Gerga.	II.	303.															Jabon.	III.	183.				
Fuente la Encina.				Zumaque Rubia.	I.	46. 47.	Seda y joyas.	II.	214.	Hilazas, Albornoces.	II.	300. 300.	Lienzo.	II.	346.				Cordobanes, Badanas.	III.	85.	Vidriado.	III.	185.									
Illana.	Plata.	I.	36.	Rubia.	I.	47.							Cordeleros de esparto.	II.	353.																		
Leganés.																									Jabon.	III.	183.	Retol.					
Madrid.	Celidonia, Crifales, Nieve, Pedernal, Agata, Piedra de S. Isidro, Azogue.	L. L. L.	33. 34. 35.	Rubia. Alazor. Seda.	I. I. I.	47. 63. 65.	Terrelosos, Grodetures, Damascas, Sarga, Jaretanes, Rison, Pañuelos, Gasa, Pañuelos, Galones, Cintas, Medias, Cordeleros, Estampados de Seda.	II. II. II. II. II.	22. 155. 156. 200. 204.	Gerga, Panos, Mantas, Estambres, Gerga, Bayetas, Bayetas, Bayetas finas, Bayetas, Tapices.	II. II. II. II. II.	305. 212. 250. 253. 251.	Lienzo, Cintas, Cordeleros, Alpagatas, Mantas, Holandas, Bocacías, Encarnados, Bordados, Encarnados.	II. II. II. II. II.	342. 345. 345. 345. 351. 351. 350. 351. 350. 351.	Sombreros de varios colores.			Suela, Baquetas, Calzas, Cordobanes, Badanas, Becerroto, Baldetes, Baqueras, Pergamino, Guantería, Guarnicionería, Mangüetería, Zapatos, Cuerdas de instrumentos, Plumajes.	III. III. III. III. III. III.	68. 21. 21. 21. 21. 85.	Loza, Vidriado.	III. III. III. III. III.	184. 119. 121. 123. 124.	Pintados, Cartones, Abanicos, Librerías.	III. III. III. III. III.	119. 121. 123. 124. 124.	Tintes, Peces, Tintes de seda.	III. III. III. III. III.	119. 121. 123. 124. 124.	Alhajas de oro y plata, Colondos, Cervezas, Conditos, Imprentas, Relojes, Otras fabricas de metales.	IV. III. III. III. III. IV.	6a. 120. 157. 176. 200. 141.
Parfrans.				Cañamo.	I.	65.	Joyería, Estampería, Telas de cedazo.	II.	222.				Lienzo.	II.	347.																		
Perates del Río.				Cañamo.	I.	66.																			Jabon.	III.	181.						
Pozuelo.																			Becerroto, Baqueras, Cordobanes, Badanas, Baldetes, Pergamino, Guinuzas, Tahiletes, Antea, Becerroto, Calabillas.	III.	157.				Tinte y batan para el curtido.	III.	157.						
San Fernando.										Estambres, Gerga.	II.	300.	Lienzo.	II.	349.												Tinte y batan para el curtido.	III.	170.				
Vicalvaro.										Estambres.	II.	305.							Suela, Baqueta.	III.	83.					Jabon.	III.	184.					
Villaverde.										Gerga.	II.	304.																					
Xetafe.																																	

los terrenos situados en Fuencarral y Chamartín eran de secano y sembradura, detallando la misma Alicia Díez de Baldeón cómo la vegetación era monte bajo (pinos, encinas o retamas) lo que explica la existencia de cotos privados de caza privados, como el de los Trastámara, por ejemplo: en consecuencia, era en esta zona donde existían casas de campo²⁸.

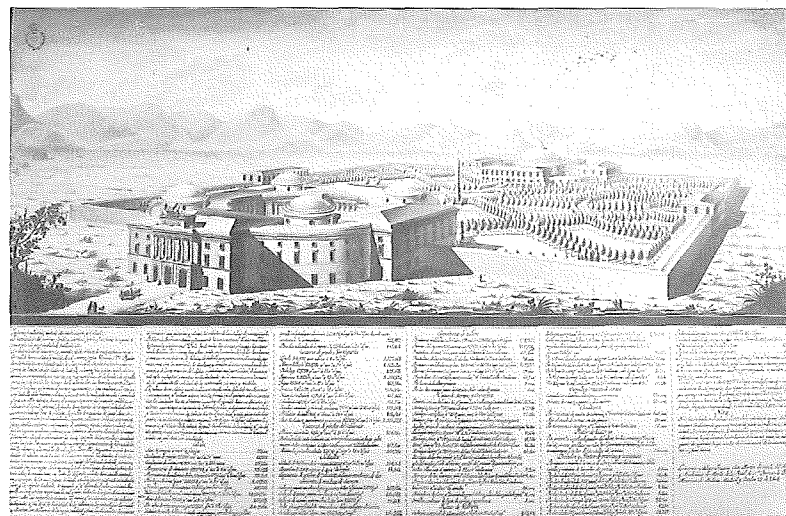
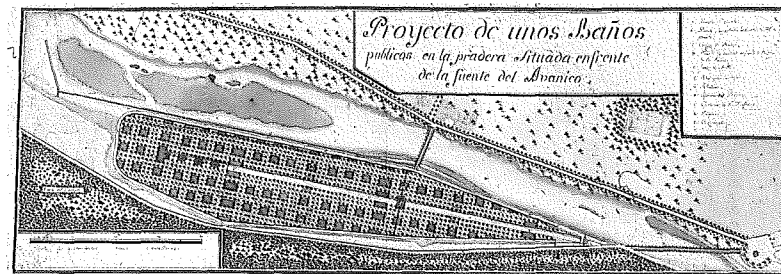
Estas casas de campo se situaban, casi sin excepción, próximas a los caminos que salían de la capital y, en consecuencia, podemos valorar y comprender las características de la citada red en las inmediaciones de Madrid, en base tanto a la presencia de estas fincas de recreo como de las dotaciones de la Capital: hace algunos años Fernando de Terán estudió las comunicaciones y riegos en el Madrid de aquellos años, basándose en las guías de forasteros o itinerarios de viaje. Tras analizar la información aparecida en el *Itinerario de las carreras de postas*, de Rodríguez de Campomanes (publicado en 1756), en el *Viaje de España*, de Antonio Ponz o la *Nueva Guía de Caminos*, de Santiago López (editada en 1810) Terán destacaba cómo "...la única obra importante realizada en el ámbito geográfico que estamos considerando era el tramo de Guadarrama cerca de El Espinar... Aproximadamente un cuarto de siglo después estaba ejecutada parte de la carretera desde Madrid hacia el río Guadarrama; ...a finales de siglo la carretera de Francia por Burgos, con salida por Fuencarral, sólo estaba realizada hasta un poco más allá de San Sebastián de los Reyes"²⁹. Y llevando los datos a un mapa, ofrecía un documento gráfico en el que situaba los caminos y canales, ubicando en éstos las ventas, portazos, paradas de postas, molinos... y, a la vista de los mismos, destacaba cómo el territorio próximo a Madrid se articulaba sobre la espina dorsal definida por el Canal del Guadarrama y el Canal del Manzanares.

Aquella estructura (aquella realidad) propició la división territorial en intendencias de 1804, quedando la provincia de Madrid dividida en dos partidos administrativos (la propia Capital y Alcalá de Henares) incorporándose a la misma el partido judicial de Colmenar Viejo que hasta entonces dependía de la antigua provincia de Guadalajara. Poco a poco aquella organización se trastocó, incorporándose —como comentara Madoz— a la Capital "...otros pueblos de los anteriores partidos de Segovia, Toledo, Alcalá y Ocaña y pasaron a los de Alcalá, Guadalajara y Huete los que parecieren convenientes. El partido de Alcalá era de la vieja provincia de Toledo y quedó comprendido en su mayor parte en la de Madrid. De suerte que, componiéndose la primitiva provincia desde último nombre de 92 pueblos, se separaron 24 y se añadieron 27 del partido de Colmenar Viejo, 41 del de Guadalajara, 22 del de Segovia, 39 del de Alcalá, 8 del de Toledo, 2 del de Ocaña, que todos eran de otras provincias, y los Tres Reales Sitios de San Fernando, San Lorenzo y El Pardo, que no tenían provincia señalada y componen 112 agregados; quedando organizado con 179 pueblos los 122 del partido de Madrid y los 57 de Alcalá"³⁰.

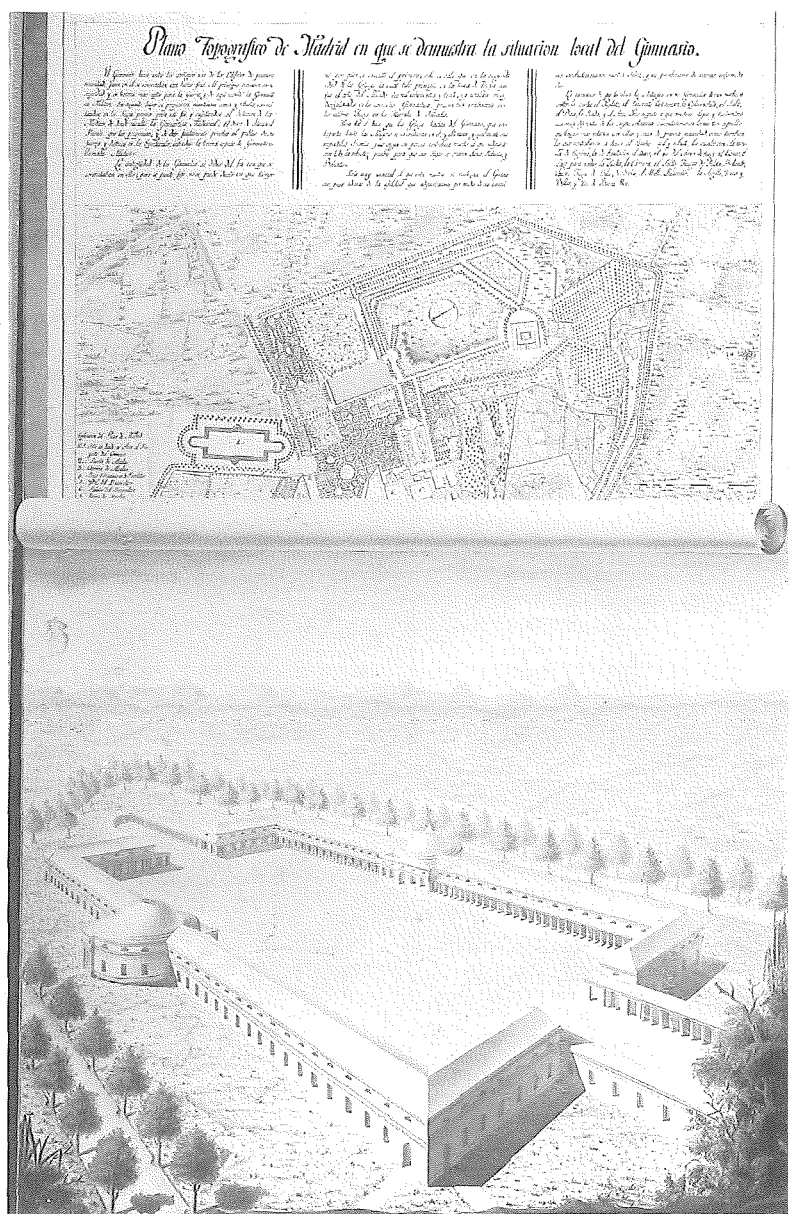
La llegada del ejército francés en 1808 y la instauración de la monarquía bonapartista cambió la ordenación del territorio próximo a la ciudad y trastocó la imagen de la misma. Durante casi seis años —desde 1808 y hasta 1814— España vivió bajo un Gobierno que quiso aplicar, *manu militari*, la experiencia administrativa del Imperio, aplicándose a las ciudades españolas las numerosas disposiciones relativas a la reorganización de la vida urbana. En otro momento he comentado los enfrentamientos que hubo entre el Emperador

J. Senel. Propuesta para organizar unos baños y plantío de árboles en la Pradera, frente a la Fuente del Abanico. 1778.

J. San Martín. Proyecto para un gimnasio. 1804.



y su hermano, cuando el primero decretó la anexión al Imperio, como compensación por los gastos de guerra, del territorio comprendido entre los Pirineos y la hipotética línea que, próxima al Ebro, unía Santander con Tarragona: la orden, dictada el 2 de febrero de 1810 tuvo inmediata respuesta en otra de 17 de abril del mismo año, mediante la cual José I rechazaba la misma, señalando como límites de su reino los que tenía el país antes de la intervención francesa. La novedad radicaba en que aparecía así una nueva división administrativa del territorio, basada en la organización de prefecturas y subprefecturas, acorde no con la antigua división de los reinos de España (tal como había establecido Floridablanca) como con las necesidades económicas.



José Bonaparte dividió el país en 32 prefecturas y éstas, a su vez, se organizaron en 111 subprefecturas (a razón de tres por cada prefectura) con las excepciones de Ciudad Real, Madrid, Cuenca y Teruel, que contaron con dos y frente a Murcia, que tuvo cuatro. Se dispuso que la nueva prefectura, llamada de *Manzanares*, coincidiera con el existente anteriormente, y teniendo siempre a Madrid como Capital, le fueron asignados los siguientes límites: al Nordeste limitaba con el Departamento del Tajo Alto (cuya Capital era Guadalajara) del que le separaba "...una línea que cortaba el Tajo, un poco más arriba del lugar de Estremera, dejando Mondéjar al Este; atravesaba el Tajo por un puente situado al Sur de Loranca, seguía dejando al Oeste a Pozuelo; al Este, Píos y el Pozo, y cortaba el río Henáres próximo al puente que se halla en el camino del Pozo a Azuqueca; de allí pasaba al Norte de Meco entre este lugar y Buges, cruzaba el río Torote, el Jarama en Pesadilla y subía por el arroyo que pasa por San Agustín, hasta su origen en la Sierra de Guadarrama y límite del Departamento del Duero y Pisuerga (Valladolid). Desde este punto, rodeaba por el Nordeste y Sur el Departamento del Tajo y Alberche (Toledo), determinando los límites una línea cuyo origen estaba algo más al Norte de San Agustín, en la orilla del arroyo que pasa por ese lugar; seguía casi en línea recta hasta encontrar el río Guadarrama un poco más arriba del puente que se halla en el camino de Las Rozas a Galapagar, bajaba luego en la dirección del Guadarrama hasta Cerca de Casa-Rubio; desde allí atravesaba el puente largo del Jarama, pasando al Norte del Viso, Illescas, Yébenes, y Esquivias, subía por el Jarama y seguía la dirección del Tajuña hasta los confines que antes hemos establecido del Departamento del Tajo Alto sobre el mismo río".

La organización político-administrativa propuesta por el gobierno bonapartino pretendía que fuese la Administración —a través del Ministerio del Interior, como ocurría en el modelo francés— quien plantease y resolviese cualquier problema referente a cuestiones urbanas, organización del territorio, protección de puertos y trazado o conservación de canales y caminos. Si el Decreto de Frutidor del año XIII (31 de agosto de 1804) atribuyó en Francia al citado Ministerio dichas competencias, en la España josefina el procedimiento fue sustraer a la competencia de la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando la facultad que tenía para aprobar o desaprobar tales temas: y ello se hizo no tanto porque se desconfiara políticamente de los miembros de la Comisión (fieles, en su mayoría, al Gobierno) como por la voluntad de centralizar las competencias en un Organismo nacional. Y consecuencia de aquella decisión fue que se sustrajo igualmente a los Ayuntamientos su capacidad para decidir sobre actuaciones urbanísticas puntuales.

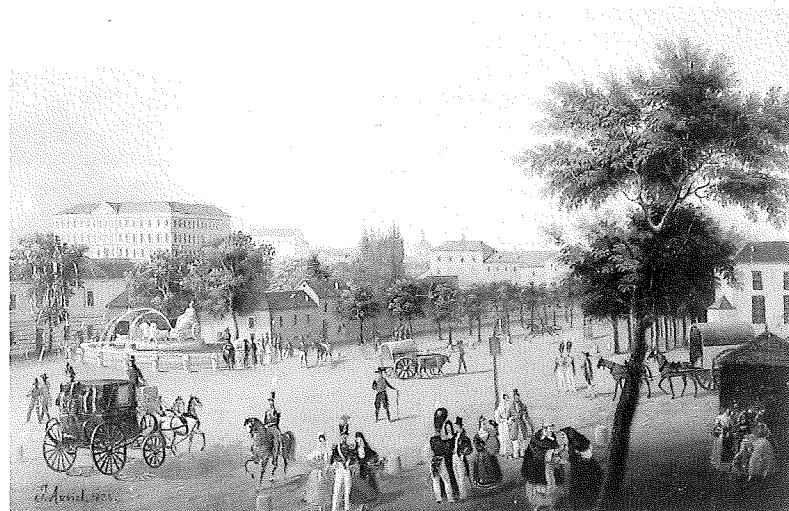
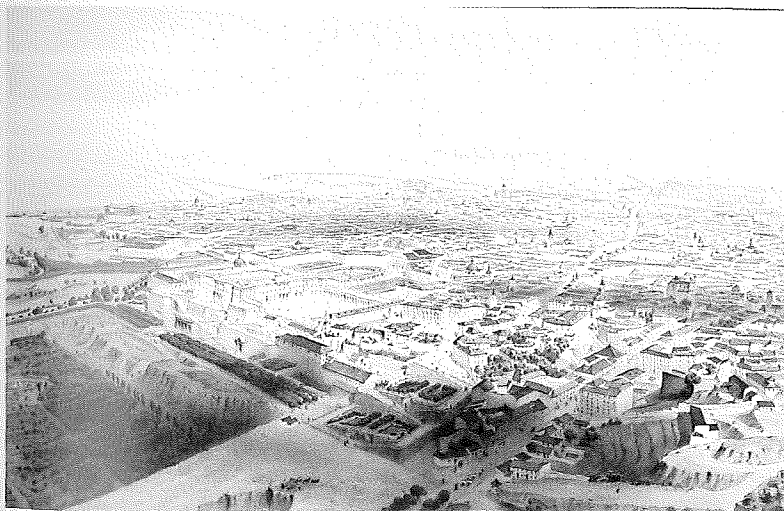
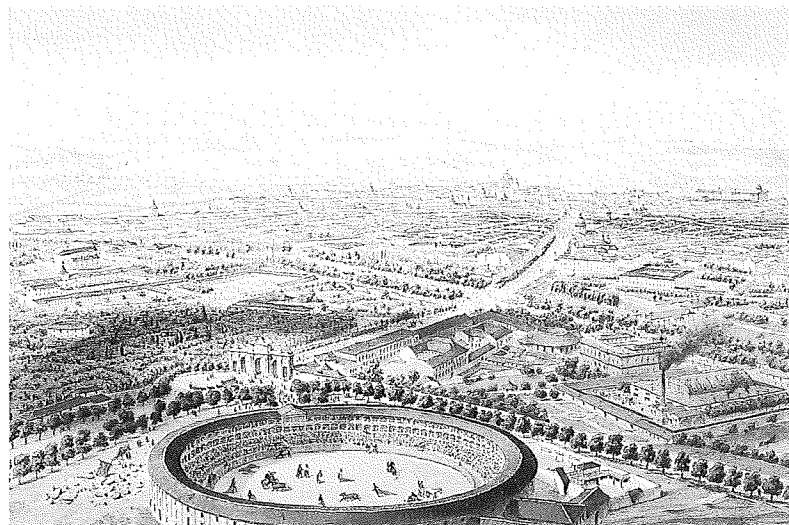
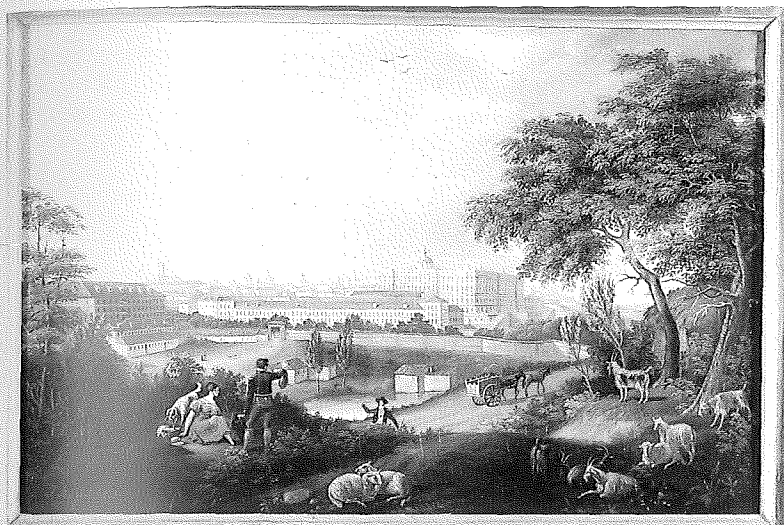
Desde la voluntad política por definir los edificios a construir, desde el Ministerio del Interior se propuso, genéricamente, construir teatros, colegios, hospitales, aduanas, mataderos, cuarteles, mercados, cementerios... trazándose proyectos específicos para un Lazareto, Bolsa Central de Comercio, Museo de Maqueta, Galería de Bellas Artes o edificio para las Academias. Se buscó modificar la imagen de la ciudad al establecerse piezas singulares (los equipamientos representativos de la cultura imperial) capaces de generar en su entorno un nuevo tejido urbano: y tan singular como el diseño mismo de aquellas piezas fue su forma de entender y valorar el espacio urbano inmediato a las mismas. Pero, además, desde el Ministerio del Interior se

Vista de Madrid desde la Casa de Campo. 1830 (?).

Vista a vuelo de pájaro de Madrid. En primer término la Plaza de Toros, Puerta de Alcalá y Buen Retiro. 1850.

Vista a vuelo de pájaro de Madrid. En primer término la Plaza de Toros, Puerta de Alcalá y Buen Retiro. 1850.

Vista del Paseo de la Castellana. 1850.



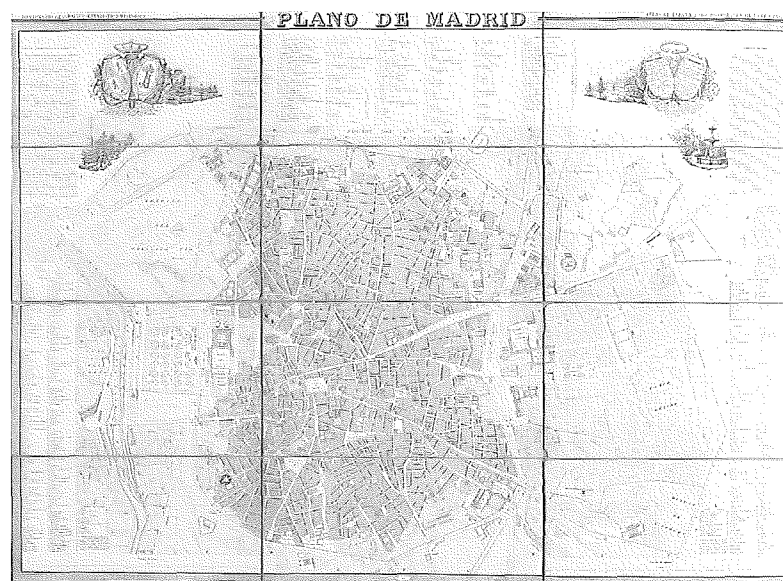
Vista de Madrid desde la Casa de Campo.
1870.



definieron otras dos líneas de actuación que buscaban trastocar el orden urbano establecido durante el Antiguo Régimen: se propuso una gran intervención en el interior de la ciudad con intención de trastocar el equilibrio urbano existente y se buscó aplicar a la realidad española la política de Bienes Nacionales establecida en la Francia revolucionaria durante los momentos del Directorio.

El Ministerio del Interior partía, en su reflexión sobre la realidad de Madrid, de la experiencia vivida en el París revolucionario, conscientes de cuánto el denominado "Plan de los Artistas" ("...es tiempo de realizar los grandes proyectos urbanos de los artistas que nos han precedido")³¹ no pudo llevarse a término al restituir el Emperador a la Iglesia o a la nobleza los terrenos confiscados en los momentos de la Convención. Si en el París posterior a 1793 las propuestas de este tipo no pudieron llevarse a cabo por el alto precio del suelo, el Ministerio entendió que la situación en Madrid en 1808 era bien distinta: previo a cualquier gran proyecto de transformación urbana era preciso una política de expropiaciones que permitiese actuar tanto en el interior de la ciudad —para disponer de suelo barato donde llevar a cabo alguna construcción singular— como modificar la estructura de algún barrio, ejemplo de lo cual podría ser tanto la operación llevada a cabo para definir el entorno del Palacio Real como transformar los postigos de Maravillas y Fuencarral, valorados como

Coello. Plano de Madrid. 1840.



"...mal afamados, por ser refugio de la gitanería, a pesar que la Sala de Alcaldes de Casa y Corte hubiera decidido reiteradamente... que esas gentes no podían residir a menos de 25 leguas de la Corte"³².

La política de Bienes Nacionales fue una desamortización que afectó tanto a las propiedades del clero regular (por la supresión de las ordenes religiosas) como a las propiedades de aquellos particulares que no prestaron fidelidad al Gobierno: la abolición de algunos conventos posibilitó que éstos se transformaran en hospital de enfermos imposibilitados (como ocurrió, por ejemplo, con el del Parrón, en Segovia) mientras que otros, como el de los Mostenses en Madrid, fueron demolidos para transformar el solar resultante en una plaza que favoreciese el desahogo de la compacta trama urbana existente³³. Igualmente las propiedades de Infantado, Medinaceli, Fernán Núñez, Santa Cruz, Altamira, Hajar, Osuna, Benavente, Ariza, Villafranca, Miranda, Viarlenzo, Salvatierra, Noblejas, Camarasa, Castellflorido, Parque, Portazgo, Lazán, Montijo, Revilla y Castellfranco fueron —de acuerdo a lo dispuesto en los Decretos de junio y septiembre de 1809— subastadas en el corto plazo de un año, cambiando de manos más de 150 propiedades de singular importancia en el interior de la ciudad. Pero paralelamente a esta situación en el intramuros, extensas propiedades fuera de la Cerca fueron desamortizadas y entre ellas podrían destacarse los terrenos de los con-



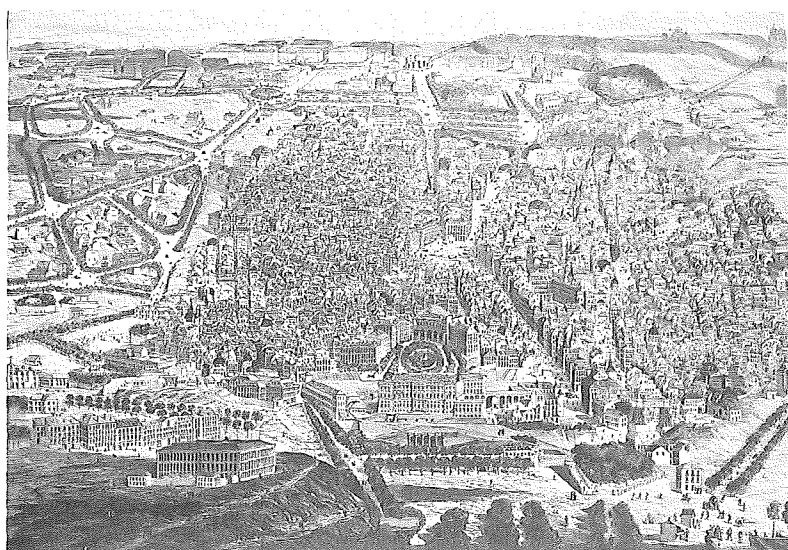
ventos de Atocha, San Martín, Abadía de Santa Leocadia, Carmen, así como las fincas del Marqués de Bélgica y el monte y hacienda de Romanillos y Guardoquí, en Delicias.

Si la política de Bienes Nacionales reflejó la voluntad del Ministerio del Interior por generar suelo con vistas a desarrollar su política de reformas, quienes desde el Ministerio establecieron aquella alternativa no fueron arquitectos o ingenieros sino ilustrados formados en Francia, conocedores de una realidad que buscaron aplicar³⁴. Sabemos que el botánico Cea, el arabista Condín y el abate Marchena fueron nombrados jefes de división en un Ministerio que estaba dividido en secciones, de las cuales interesa destacar la que tuvo a su cargo la ejecución de obras públicas en edificios, monumentos y establecimientos de beneficencia. Demerson estudió cómo Meléndez Valdés recogió de algunos intelectuales josefinos la idea de organizar en Madrid una gran institución académica (al estilo del “College de France”) donde se albergaran todos los haberes: se debatió cómo debía ser el edificio que albergase a esta gran Academia y, paralelamente, desde el mismo Ministerio se propuso la edificación de un gran complejo que albergase tanto los Archivos Nacionales como se planteó la idea de establecer un Museo de Pintura en el edificio de Villanueva, que hasta entonces era Gabinete de Ciencias Naturales. Surgió, además, la posibilidad de edificar un Depósito General de Mapas y Planos y se discutió sobre la posibilidad de establecer una Bolsa y un Tribunal de Comercio en el desamortizado exconvento de San Benito. Y desde esta política que buscaba crear equipamientos culturales se quiso organizar un Museo Militar junto a un Museo de Máquinas, reuniendo los modelos e instrumentos de ingeniería militar que Betancourt quiso llevar, en su día, al pabellón situado entre el Botánico y el edificio de Villanueva³⁵.

En marzo de 1809 José Bonaparte mandaba construir en Madrid tres cementerios fuera de la ciudad, situado uno en “...la primera altura que se encuentra a mano izquierda del camino de Extremadura; otro en la primera altura a la izquierda del camino de Leganés,

el tercero en la primera altura del camino de Alcalá, pasada la tapia del Buen Retiro”³⁶. Iniciadas las obras del primero de ellos, en enero de 1812 quedaron concluidas, inaugurándose el mismo. Aquel proyecto reflejaba no sólo cómo el Ministerio español asumía la política esbozada en Francia por la Convención, sino también la experiencia madrileña desarrollada apenas cuatro años antes. Ciertamente, en el París de 1793, la Convención —tratando de regular la asistencia social y aliviar la miseria, buscando hacer desaparecer la mendicidad— esbozó todo un conjunto de medidas que al poco serían ignoradas por el Directorio debido a las dificultades financieras que chocaban con la generosa aplicación de las normas establecidas por la Convención; pero conviene recordar que en 1805 la Junta Suprema de Sanidad de Madrid había ordenado al Corregidor, que ante los brotes de peste, se habilitara la antigua ermita de Getafe para el aislamiento y cuarentena de posibles enfermos. La consecuencia de aquella disposición no sólo fue que se establecieran puestos de control en todas las puertas de Madrid, o que para evitar entradas ilegales se tapiaran los portillos de la Cerca, sino que Villanueva recibía, en 1805, el encargo de trazar un gran *Lazareto de curación para esta Corte* que no llegó a realizarse al suspender, en octubre de 1805, la Junta de Sanidad las medidas tomadas para luchar contra la peste.

Si en agosto de 1805 Villanueva recibía presiones para que el proyecto de Lazareto se redactara en corto plazo (“...en estos asuntos los instantes son preciosos”) dos meses más tarde se disponía la apertura de los portillos cerrados (Cuesta de la Vega, la Campanilla y el Espaldón de las Vistillas) y la propuesta arquitectónica quedaba olvidada. Podría pensarse que el Ministerio del Interior bonapartino retomó el tema, pero la realidad económica impidió no sólo el desarrollo de este proyecto sino de cualquier otro: nada se hizo del edificio para el Archivo General ni tampoco del Depósito de Planos, de la Bolsa, del Teatro o del Museo Militar; sólo se construyó algún mercado y, aprovechando la política de Bienes Nacionales, se abrieron



en esos años se abría por cuanto algunos propietarios rústicos (como el Marqués de Valmediano, Polentino o Conde de Bornos) arrendaban o vendían sus tierras a los propietarios de las fábricas, logrando así mayor beneficio del que podían obtener con la actividad agrícola desarrollada hasta el momento.

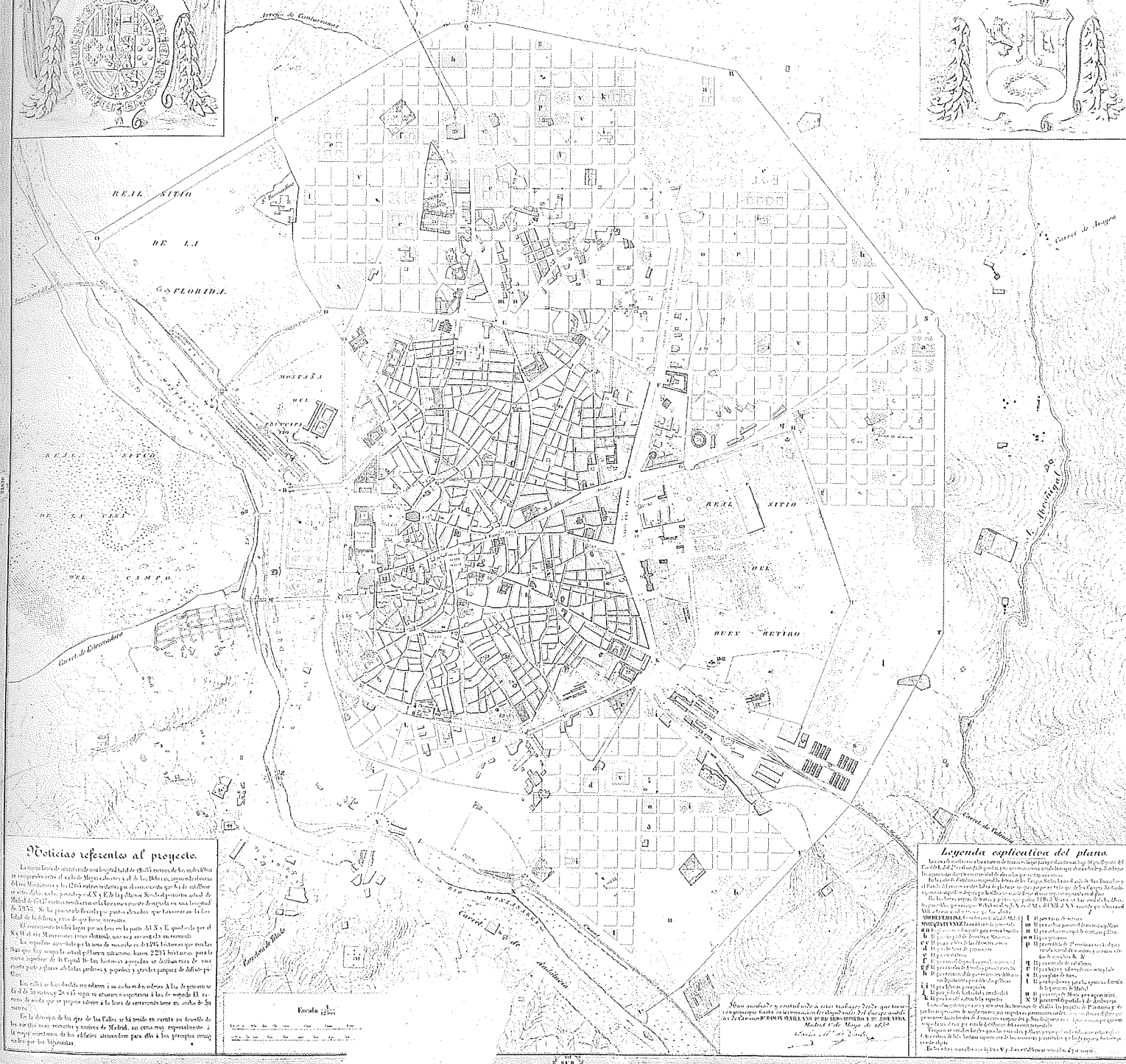
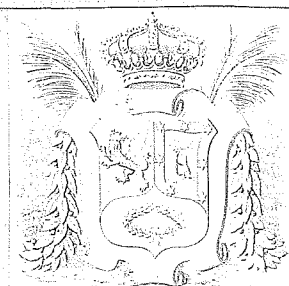
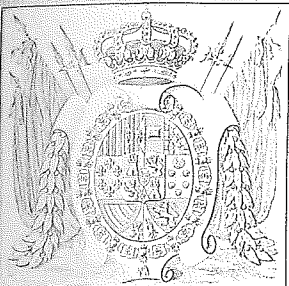
Entre la llegada de Fernando VII y los años del Trienio Liberal (1820-23) se produjo en Madrid un quiebro en la valoración del suelo. La política del Ministerio josefino de Interior tuvo como consecuencia el enriquecimiento de quienes participaron en las subastas de los Bienes Nacionales situados intramuros, y nombres como Mariano Luis de Urquijo, el Duque de Santa Fe, Estanislao de Lugo, Blas de Aranza, Salas, Montarco ... serán determinantes en el control y edificación de la ciudad a lo largo del siglo XIX, por cuanto las medidas desamortizadoras que se continuaron entre 1820 y 1823 significaron, en palabras de Mesoneros Romano "...la transmisión de una parte del mezquino y raquítico caserío de la villa de las manos muertas de comunidades religiosas y mayorazgos a otras más activas e inteligentes"³⁹. Pero es necesario señalar cómo en aquellos momentos se produjo, en el extramuros de la Capital, un salto significativo en la política de suelo debido a la demanda del mismo por las primeras fábricas que salían del interior del casco. Se daba así el caso que los precios del terreno fuera de la Cerca eran distintos dependiendo o no de la existencia de construcciones: ocurría así que un terreno adquirido en 1827 al precio de 5.500 reales/fanega, al añadirse edificación se multiplicaría en apenas 30 años por quince; pero no fueron las fábricas las únicas que modificaron el precio del suelo, porque el salto en el precio del mismo fue consecuencia del tráfico desarrollado por unas sacramentales convertidas —como señalaba Fernández de los Ríos— en asociaciones mercantiles: en los comienzos de los años veinte iniciaban la construcción de siete cementerios en el Sur de la ciudad motivando el comentario crítico de Madoz "... se han ido construyendo estos cementerios movidos por el espíritu de especulación; han levantado campo santos pequeños para gastar poco en terreno y altos para que el crecimiento de la población de los muertos esté en armonía con el permitido a los vivos". Se abría así un debate sobre el número de cuerpos que podían disponerse en una fosa, con los problemas de posible epidemia que suponía llegar al nivel freático: en 1819 se adquiría una parcela para el cementerio de San Sebastián, adosado al camino que bajaba al Abroñigal y en 1824 se solicitaba al Ayuntamiento rellenase el camino de Yeseros con vistas a organizar allí el cementerio de San Nicolás.

La diferencia existente entre el proceso desamortizador planteado durante el gobierno de José I y la política mantenida durante el trienio liberal en cuestiones de suelo es clara: en el primer caso se

plazas. Y si los problemas económicos o políticos redujeron a nada el programa inicial, de nuevo la Academia San Fernando, como ocurría cuando Jovellanos formulara su propuesta, retomó el tema, proponiendo a sus estudiantes estos temas como opción de una imagen de ciudad. A partir de este momento se crea una sensibilidad urbana, ejemplo de la cual pudiera ser la denuncia que en 1815 presenta el administrador del Canal del Manzanares pidiendo "...se impida la entrada de aguas inmundas que salen del Portillo de Embajadores... y corren hacia el río produciendo grave perjuicio para la pesca y la salud pública"³⁷. La denuncia buscaba poner de manifiesto cómo todavía en el Rastro se encontraba el matadero de cerdos y en Puerta de Toledo el de vacuno y otros animales: la pretensión era sacar de la ciudad los equipamientos que todavía incumplían las órdenes que regulaba su ubicación y otro ejemplo de esta mentalidad fue, en aquellos años, la voluntaria instalación en las inmediaciones de los caminos del Sur de yesterías, cumpliendo con casi veinte años de retraso las Normas dictadas por Carlos IV por las que se prohibía instalar nuevas alfarerías, fábricas de teja, ladrillo o tintes en el interior de la Corte, obligando a las existentes a trasladarse a los parajes dispuestos por el Corregidor³⁸. Y si la actitud del Administrador del Canal reflejaba un primer criterio higienista, la postura de los propietarios de las fábricas respondían a la mentalidad especuladora que

ANTEPROYECTO.
PLANO GENERAL DE LA ZONA DE ENSANCHE Y DEL EMPLAZAMIENTO Y DISTRIBUCION DEL NUEVO CASERIO.
Ejecutado por Real orden de 8 de Abril de 1857.

PLANO GENERAL DE LA ZONA DE ENSANCHE Y DEL EMPLAZAMIENTO Y DISTRIBUCION DEL NUEVO CASERIO.
Ejecutado por Real orden de 8 de Abril de 1857.

[illegible][illegible]

buscaba generar un suelo urbano que permitiese llevar a cabo las reformas planteadas por la Convención, al tiempo que se buscaba que las subastas de bienes nacionales ayudaran financieramente a un Estado exhausto. Entre 1820 y 1830 el proceso trastocó la idea de Estado como esfera de Poder político, interponiendo la idea de sociedad civil: esta distinción entre ambas explica que el control sobre el suelo se modificara, asignando tal cometido a una burguesía capaz de encauzar la inversión, actuando en este campo como reacción frente a la decadencia económica en que se encontraba la industria. Documentos como la *Estadística Industrial de Madrid en 1821*⁴⁰ reflejan cómo las inversiones buscaban canalizarse en rentas seguras: quienes consiguieron suelo en las subastas bonapartinistas difícilmente podían intuir que Madrid, a lo largo del primer tercio del siglo, iba a recibir una fuerte migración que haría incrementar el número de sus habitantes en un tercio; pero quien busque conocer la realidad de la ciudad en torno a 1825, no deberá tener presente las descripciones que ofrecían las “guías de forastero” características de los siglos XVII y XVIII, y si la ya citada *Estadística Industrial de Madrid en 1821*, la *Estadísticas de la Provincia de Madrid* publicada en 1835 por Antonio Regás, el *Diccionario Geográfico-Histórico* que Cortés y López saca a la luz o la *Guía General de Correos, Postas y Caminos* que Cabanes edita en 1830. El cambio que se produce frente a los antiguos libros de viajeros es evidente: el conocimiento de la realidad se traduce ahora en datos empíricos y sólo conociendo éstos es posible afrontar su transformación⁴¹.

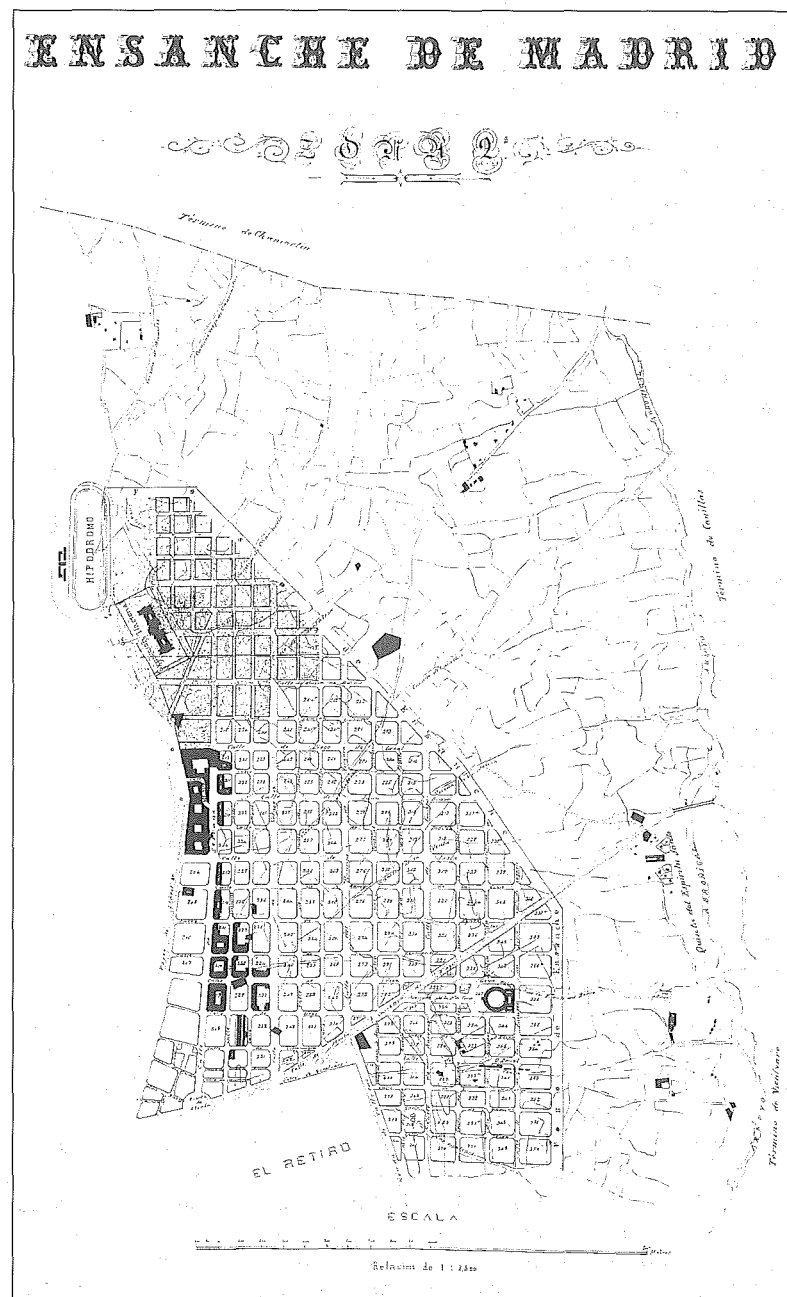
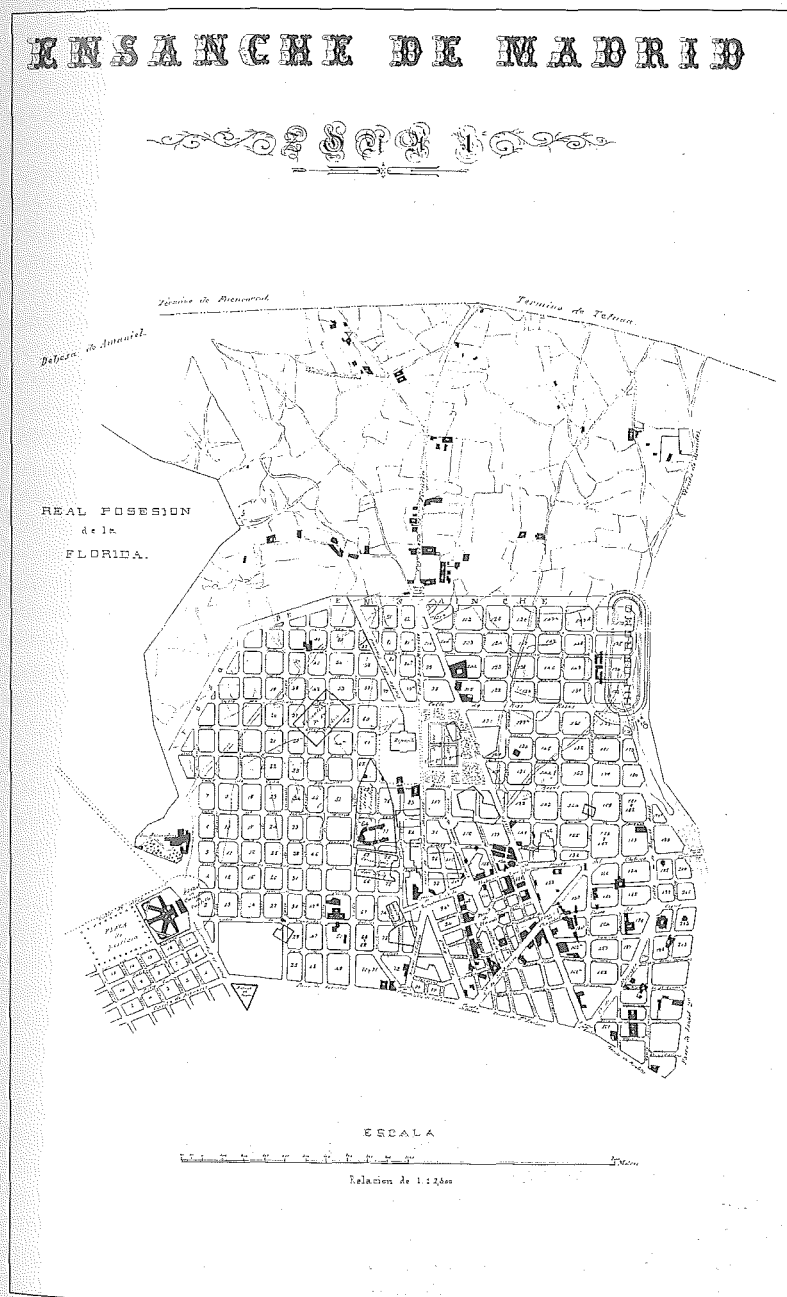
La novedad que aportan los textos de Regás, Cortés y López o Cabanes es que —y frente a lo que reflejaban Chalmandrier o Espinosa de los Monteros en sus planos— Madrid se valora ahora en relación con su entorno, con su territorio próximo, consecuencia de la voluntad por encontrar un espacio donde sacar fuera la industria existente, al entender que, de esta forma, podía liberarse un espacio en el interior dedicado a habitaciones para la emigración con el cual obtener, a corto plazo, beneficios. La avalancha migratoria (Madoz comentaría, en 1845, cómo “...todos los días entran en Madrid de 1.000 a 1.500 gallegos en busca de trabajo”)⁴² supone que ante la falta de vivienda los nuevos habitantes vivan hacinados, propiciando (por el degrado y suciedad consiguiente) enfermedades contagiosas como ocurriría en 1834, al aparecer el cólera, lo cual se repetiría en 1855 y 1865. En esta situación el suelo obtenido en el primer proceso desamortizador se convirtió en un bien codiciado —al incrementar rápidamente su precio— y quienes no concurren a aquellas subastas deseaban ahora, mediante un proceso de similares características, convertirse en propietarios del suelo intramuros.

La historia urbana de Madrid, ha tenido, en los últimos años, la gran fortuna de contar con un excepcional grupo de estudiosos que han analizado de manera singular la transformación de la ciudad durante el siglo XIX: Más, Bahamonde, Ruiz Palomeque, Alicia y Clementina Díez de Baldeón, Brandis o el brillante tandem formado por Pilar Rivas y Fuensanta Muros se han enfrentado al estudio tanto del Casco como del ensanche de Madrid: basándose en datos de primera mano, han conseguido facilitar la imagen de una ciudad donde el suelo no sólo era un bien escaso sino, codiciado. Rafael Más, preocupado por conocer el origen de la propiedad, estudió cómo la desamortización de Carlos IV puso en el mercado más de ochocientas fin-

cas, afectando la medida tanto a propiedades “...que el Clero tutelaba y administraba sin que fueran de su completa propiedad (como los procedentes de Memorias y Obras Pías, Patronatos de legos, Cofradías...) como los pertenecientes a hospitales, colegios, archicofradías...”⁴³. Sabemos, igualmente, que las fincas desamortizadas durante el Trienio Liberal fueron en torno a ciento setenta y que con la desamortización llevada a cabo por Mendizábal entre 1835 lo fueron quinientas cuarenta. Casi un tercio del caserío de Madrid cambió de manos en apenas cincuenta años y gracias a Simón Segura conocemos quiénes fueron los principales compradores de suelo, quiénes licitaron por cantidades entre 150.000 y 500.000 reales, cuántos —y quiénes— adquirieron por valor de entre medio y un millón, y quiénes, por último, compraron por un valor superior a esta cantidad. A partir de estos datos Bahamonde destacaba cómo en la desamortización de 1836 participaron no sólo pequeños burgueses preocupados por invertir sus ahorros en casas que pensaban dedicar a alquilar, garantizándose así una renta segura, sino que hubo sobre todo un grupo de grandes beneficiarios (pertenecientes a los estratos más altos de la sociedad) que casi coparon las ventas, como lo prueba el dato que 147 compradores adquirieron el 76% de lo subastado.

Conocer la lista de contribuyentes en 1835 permite establecer una relación de la alta burguesía con negocios en la Capital y, cruzando estos datos de los compradores, comprender quién invirtió en suelo urbano y quién en fincas situadas fuera de la Cerca. Y ello por cuanto no sólo la Iglesia poseía extensas propiedades, sino por que los cuarteles militares existentes en intramuros disponían de amplios campos de maniobras. Si la pequeña burguesía acudió a la desamortización con ánimo de conseguir una casa cuyos alquileres fuesen fuente de renta, los grandes inversores buscaron —de acuerdo con las propuestas de Mesonero Romanos— la construcción de grandes bloques de habitación. Señalar que en 1837 el 75% de los propietarios de fincas urbanas lo eran de sólo una, implica que quien decidió el futuro de la ciudad fue el 25% restante, aquellos que habían comprado fincas y solares a precios ventajosos, entendiendo que los bienes conseguidos no eran fuente de renta sino objeto de especulación⁴⁴. Si la desamortización de 1788 había buscado remediar la situación de los edificios en ruínas, de casas bajas o solares, asignando al municipio la capacidad de subastarlo si el propietario no disponía de recursos para edificar, y si la reforma napoleónica actuó frente a los conventos que no estuvieran habitados por más de diez religiosos, en 1835 las ventas lo fueron en sus casi dos tercios sobre “manos muertas” pertenecientes al Clero o a los mayorazgos. Cambiaron de manos, como anteriormente he señalado, 540 fincas, lo cual suponía el 10% de las existentes: pero si tenemos presente que de éstas 50 eran conventos y 17 de ellos fueron demolidos, entenderemos cómo el proceso de 1835 cambió la ciudad de un modo que nunca se habría producido⁴⁵.

Más ha estudiado la evolución de precio edificado entre 1836 y 1838, destacando cómo el situado en las inmediaciones de la Cerca (en los frentes Norte y Sur de la población, que no en los correspondientes al Oeste y Este) era un tercio más barato que el dispuesto en el centro, destacando cómo “...en las barriadas extremas de la ciudad los precios del espacio edificado eran muy bajos, y mucho más en el espacio extramuros, donde primaba la valoración rústica. Allí



si era posible la obtención de beneficios considerables, si se conseguía vender a precio de solar lo que se había conseguido como suelo rústico, en definitiva, si se conseguía mejorar las rentas de situación de los terrenos desvalorizados del casco. Esto es lo que pretendía en última instancia el *Proyecto de Mejoras Generales* de Mesonero Romanos en 1846, incitando a una densificación del Casco antes que proceder a un ensanche de la ciudad”.

Entre 1820 y 1860 la reflexión sobre la ciudad se centra, básicamente, en un debate sobre cómo desarrollar la reforma interior: existe conciencia de llevar la ciudad fuera de la Cerca pero rara vez existe un proyecto que defina cómo establecerlo. Extramuros y Casco suponían dos frentes distintos y un mismo problema debido a que suponían dos tipos de inversiones bien distintos. Por ello no debe extrañar que cuando el precio del suelo sube en el interior de la Cerca aparezca una primera voluntad por construir viviendas fuera del límite, rompiendo así el monopolio del suelo de quienes se ven beneficiados del proceso desamortizador en el interior. Esta actitud provocó reacciones en quienes entendían cómo la inversión en fincas urbanas era un floreciente negocio; pero se dio la reacción de algunos propietarios de suelo en extramuros que reclamaban la conveniencia de un Plan de Ensanche, entendiendo cómo gracias a éste sus terrenos multiplicarían su valor.

Gracias a un singular documento (*Resumen General de las fincas urbanas y rústicas de las afueras de Madrid y su valor en renta total*)⁴⁶ sabemos que en 1846 la ciudad estaba rodeada por 238 fincas rústicas y 115 industriales, algunas de las cuales (había 153 casas en las fincas rústicas y 98 en las industriales) estaban habitadas, existiendo, además, 407 casas de vecindad y 10 fincas de recreo. En sólo 15 años, el número de edificios situados en extramuros se duplicó, dándose al mismo tiempo un significativo aumento de población en los núcleos dependientes del Ayuntamiento: porque conviene recordar que en 1860 el Ayuntamiento contaba con 169 poblaciones, algunas de las cuales recibían el nombre de “barrios” y otras “barriadas”. Sin estructura urbana propia, en estos núcleos se entremezclaban edificios residenciales con casas de labor, paradores, tejares, almacenes, fábricas, yaserías...⁴⁷

En muy pocos años el entorno de la Capital cambió de forma evidente: frente a una situación en la que se destacaba cómo “...de hecho, las zonas calificadas como arrabales están muy desvalorizadas, y de modo especial en el Sur”⁴⁸, poco a poco la aparición de una incipiente industria de metal trastocó aquella realidad: en 1839 se inauguraba la fundición de hierro de Bonaplata; en 1844 se abría el taller de fundición y construcción de máquinas de Safont y en 1846 se creaba la fundición de Sanfort, donde se construyeron las primeras piezas para el montaje de la Fábrica del Gas —junto a la Puerta de Toledo— y las primeras máquinas para el ferrocarril Madrid-Aranjuez. La aparición de aquellas fábricas (aprovechando el bajo precio del suelo en el Sur) generó un primer tejido industrial y determinó que en 1863 funcionasen, ya en la zona, 20 fábricas de segunda fundición de hierro, plomo y otros minerales, así como 18 grandes talleres especializados en la producción de maquinaria y objetos de hierro⁴⁹.

La aparición de la Fábrica del Gas próxima a la Puerta de Toledo, fue determinante en el posterior trazado de la red de ferrocarril y en la valoración de un Sur entendido como suelo industrial que rompía

la imagen del Sur valorado como lugar de residencias y casas de campo de la aristocracia⁵⁰. La ordenación de esta zona iba más allá de las reformas propuestas por el responsable municipal (el Marqués de Pontejos) y durante un corto espacio de tiempo pudo pensarse que la inversión de la burguesía madrileña iba a centrarse en la industria: sin embargo —y como ha citado Bahamonde— el ahorro desamortizador se recondujo hacia la inversión en suelo destacando “...aquí el Capital es sinónimo de ahorro inmobiliario destinado exclusivamente a producir renta, que proporciona opulencia o garantía contra la miseria. Si alguna vez se expone es para el juego, pero nunca para que se reproduzca por medio del progresivo y regular desarrollo de la industria”⁵¹.

Si bien el crecimiento de Madrid poco (o nada) tuvo en común con el proceso de industrialización de las ciudades inglesas, es evidente que la valoración del Sur como espacio industrial se articuló desde el desarrollo del ferrocarril. Allí se planteó una ordenación que nada tenía en común con los supuestos esbozados en el Casco interior o en el Norte de la población: porque si el suelo en la zona de Arganzuela se pensó dedicar —como reflejo de una primera concentración fabril— a uso industrial, es en esas fechas cuando aparecen en el panorama económico español empresas privadas que proponen llevar a cabo (tanto en el interior como en el extramuros Norte) cualquier tipo de intervención en la trama, de forma similar a como se planteara en París o Londres. Y contando con el apoyo de Mesonero, éste en su *Manual de Madrid* (y, sobre todo, en el apéndice que titula “*Rápida ojeada sobre el estado de la Capital y los medios de mejorarla*”) señala la urgente necesidad de llevar a cabo cuatro tipos bien distintos de intervención: un primer tipo de operación incluía la traída de aguas, desarrollo de comercio, creación de mercados, apertura de plazas y construcción de paseos, limpieza de calles, empedrado de las vías, alumbrado público, rotulación de las calles, realización de monumentos públicos o apertura de cementerios. Definidos como operaciones de *salubridad, comodidad y ornato*, eran bien distintas de un segundo tipo de actuación y calificaba como de *seguridad, vigilancia y beneficencia* y que comprendía tanto la división territorial como los estudios topográficos, localización de hospicios y hospitales, establecimientos de beneficencia ... Un tercer tipo de intervención proponía actuar en lo que denominaba *espacio de trabajo e industria* y un cuarto tipo de mejoras se refería a lo que llamaba *instrucción y recreo*⁵².

La aparición de un nuevo modelo de sociedad define no sólo mecanismos de accesos a la propiedad del suelo sino una reflexión sobre cómo actuar en la ciudad, de valorar cuáles deben de ser las operaciones de embellecimiento, de entender el porqué de las mismas o de decidir en qué medida el privado debe intervenir en la reestructuración de las áreas asentadas en el Casco histórico. Mesonero había introducido, con su texto, una singular novedad en la forma de valorar y entender la ciudad al esbozar cómo las necesidades y deficiencias de la Capital podían ser solventadas por parte de un particular. Por ello, y coherente con esta opinión, dado el estado ruinoso en que en 1841 se encontraban muchos de los edificios del intramuros, el Ayuntamiento encargaba a los ingenieros Juan Merlo, Fernando Gutiérrez y Juan Rivera, un Plan General de la ciudad donde se reflejasen las alineaciones existentes para, sobre el mismo, llevar

a cabo una posible reforma de la ciudad. El Casco histórico se valoró desde los intereses de una burguesía que buscaba la ejecución de edificios de vivienda, teatros, calles, *pasajes*, mercados... ignorando en qué medida podían condicionar la trama histórica y valorándolo sólo en función de beneficios inmediatos. “El objeto de la construcción es invertir capitales, proporcionando rentas seguras”, apuntará Cerdá en su *Teoría de la Viabilidad Urbana y Reforma de la de Madrid* añadiendo cómo “...el problema que plantea todo el que trata de construir un edificio al facultativo que merece su confianza es ...dada la extensión de un solar en construcción, dada su situación, dados los alquileres que en esa calle se acostumbran a pagar, hágase un proyecto de edificación que, tomando en cuenta el costo del terreno y el de la construcción, asegure el máximo rendimiento posible a ese Capital”. Y puesto que la expectativa de grandes y rápidos beneficios derivados de la renta de suelo implicaba construir viviendas para la emigración, aquella burguesía abandonó la idea de intervenir en la renovación del Casco histórico (en la transformación, de una calle Mayor configurada por manzanas irregulares y sin alinear, donde la única actividad económica era un obsoleto comercio gremial, donde los beneficios serían mínimos (optando por actuar en el límite de la ciudad).

Hace años Bassols, en su ya clásico texto, comentaba cómo “...en la mayoría de los países, los problemas de orden higiénico y sanitario serán los motores fundamentales de las primeras disposiciones urbanísticas y, consecuentemente, las primeras actuaciones urbanísticas serán fundamentalmente de saneamiento, reforma interior y eliminación de barrios insalubres a los efectos de mejorar las condiciones de habitabilidad de la clase obrera. Por el contrario, en nuestro país — sin negar totalmente la influencia del sector sanitario— el naciente urbanismo tendrá un carácter eminentemente expansionista (ensanche de poblaciones) predominando los aspectos de previsión y planificación sobre los de remodelación”⁵³. A riesgo de equivocarme, entiendo que el proceso que se estableció en España fue distinto: ante un fuerte crecimiento demográfico y la falta de una industria de transformación, la burguesía, deseosa de invertir, buscó hacerlo en el control y administración de la ciudad: porque administrar significaba capacidad de intervención; y para ello fue preciso establecer unas pautas o normas que definieran unos procedimientos.

Carmen Gavira y Ruiz Varela han estudiado el sentido que en esos años tenía el concepto “límite” de la ciudad, destacando cómo “...‘Límites y Fronteras’ tenderían a convertirse en la línea trazada por los ‘científicos’ y utilizada por los políticos”. Previo al debate sobre si convenía o no establecer un ensanche, se abrió un debate sobre el concepto del límite, polemizándose incluso sobre si el trazado de la nueva población debía basarse en la definición de unas calles generadoras de la trama o si debían proponerse (como ocurría en la experiencia americana de finales del XVIII) manzanas. “...La primera discusión que se plantea es si las divisiones deben ejecutarse por manzanas, como ahora se hallan, o por calles enteras o a trozos. La división por grupos de manzanas, o islas de casas, es indudablemente más geométrica y regular, examinada en un plano; es más fácil de ejecutar y de comprender para los que conocen los elementos del dibujo topográfico. Sin duda por esta razón se prefirió el método vigente, obra de hombres científicos engolfa-

dos en la abstracción de los teoremas matemáticos, hecha en tiempos en que todo era para los que mandaban y nada para el público...”

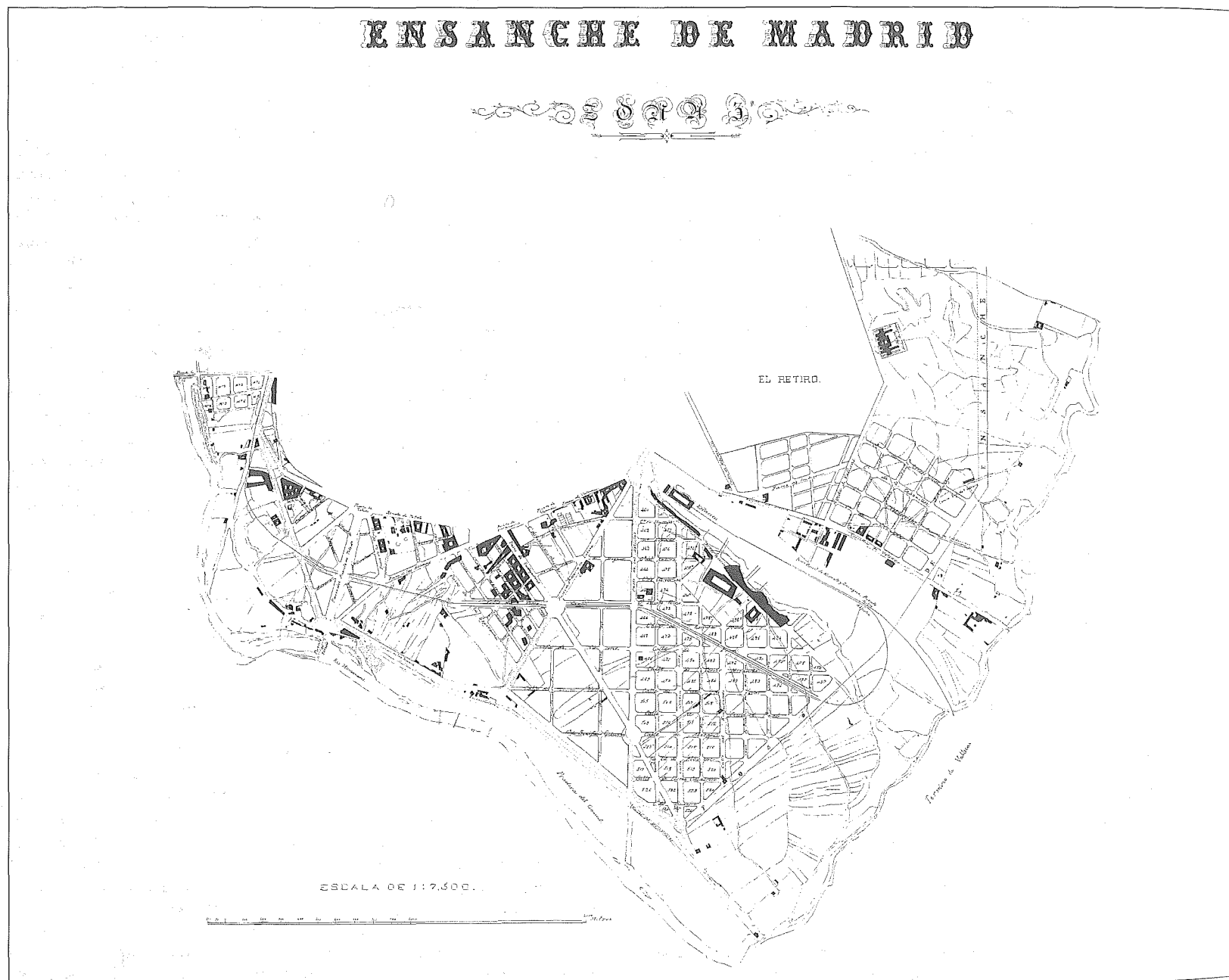
Los vecinos andan y ven las calles, no ven ni conciben las manzanas a vista de pájaro, cual se les figura en geometría. Las calles no son límite natural, sino todo lo contrario, el medio común de comunicación entre habitantes de uno y otro lado⁵⁴.

El primer ensanche de Madrid, del que conocemos dibujo, responde a un trazado, no tanto de la trama urbana como a una definición del límite, en el que se establecen vías principales de comunicación. Elaborado por Juan Merlo (de quien Ruiz Palomeque ha comentado otros proyectos en la Capital, destacando cómo además del plano de alineaciones ya comentado había trazado los caminos que desde la villa conducían a la ermita de San Isidro)⁵⁵ estudiado por Leal Fuertes, Merlo constataba cómo el espacio extramuros se encontraba cada día más ocupado⁵⁶, razón por la cual proponía “...retirar las tapias y Ronda del Norte, desde el encuentro de la Cuesta de Areneros hasta el ángulo Norte del Retiro”⁵⁷. De acuerdo con la idea de establecer un límite para Madrid, proponía organizar una ronda desde la octava Puerta de San Bernardino no hasta la de Fuen-carral, Bilbao o Santa Bárbara, sino que lo desplazaba al Norte haciéndolo llegar a la actual Plaza de Olavide, llevando desde allí el perímetro hasta lo que hoy sería el encuentro de López de Hoyos y Castellana y quebrando en ese punto para buscar la esquina de Menéndez Pelayo con O'Donnell.

Un aspecto destacable de la propuesta de Merlo es que, apoyándose en la estructura de los caminos existentes, convertía éstos en ejes principales de su propuesta. El Paseo de la Castellana cobraba pues importancia por un doble hecho: dejaba de ser límite de la ciudad y se convertía en eje principal del ensanche; en segundo lugar, por que Merlo valoraba las fincas de Maroto y del Marqués de Salamanca como parte del proyecto, recalificando un suelo que, como indicaba en el plano, era todavía rústico. El plano, publicado en *La Ilustración* fue base para que Isabel II promulgara, en diciembre de 1846, una Real Orden en la que pedía al Ayuntamiento de Madrid su opinión sobre el proyecto. Designado ponente Mesonero Romanos, éste rechazaría —en una documentada *Memoria*— la propuesta, señalando la conveniencia de concentrar los esfuerzos financieros en la reforma interior de Madrid, destacando cómo “...los distritos de Barquillo y Hospicio, de la Universidad y Palacio, encierran aún barriadas enteras inhabitadas y miserables que contrastan tanto más, cuanto que tocan ya a las grandes líneas vitalizadas últimamente, y brindan un ancho campo a los cálculos bien extendidos de la especulación ...y nos hallamos con casi la mitad del Casco actual de la villa (la mitad donde precisamente ahora se proyecta la ampliación) despoblada o poco menos, con calles enteras compuestas de corrales y solares, casas de aldea y de un sólo piso, mezquinas y ruidosas, inhabitadas unas y encerrando en su recinto a las clases más miserables, a los oficios más incómodos, que en poblaciones grandes ocupan regularmente los arrabales”.

Y cuando vemos todo esto, cuando observamos que el interés privado no ha hallado todavía suficiente estímulo para emplear en estos barrios sus capitales, cuando en ellos puede decirse que falta todavía por construir la mitad de la villa, capaz de alojar cómodamente

Madrid, en torno a 1870. El Ensanche en la zona 3.



un tercio de sus habitantes ¿será necesario, será conveniente, será oportuno el destruir su Cerca, prolongar sus grandes líneas, construir, tal vez a las extremidades de ellas, algún palacio o casas caprichosas, y dejar en el centro los grandes solares inhabitados, los arrabales, los albergues de las clases infelices, los cementerios, fábricas, corrales, leñeras y basureros? Tal determinación no sólo no parece necesaria ni aún prudente sino que se opondría a ella el buen sentido de la población y el cálculo del propietario, que si ahora no halla compensación de sus sacrificios en muchos de los centros de estas líneas, no iría seguramente a construir a los dilatados términos de ellas; y resultado de esto sería un siglo o dos de vacío, un gasto innecesario por prematuro⁵⁸.

Que Mesonero reclamase "...la regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa el Casco histórico de la ciudad" proponiendo desahogar la trama en varios puntos con vistas a facilitar la viabilidad, no sólo implicaba proponer una reforma interior sino que suponía reclamar un cambio en la forma de vida, lo cual era, dada la alta densidad de ocupación, claramente inviable⁵⁹. Ignorando que Madrid era una ciudad cuya extensión apenas superaba las 500 hectáreas, lo novedoso de la propuesta de Merlo es que proponía triplicar la superficie existente, definiendo una ciudad de 1.700 hectáreas, algo nunca planteado ni en la experiencia española ni presente tampoco en el debate urbanístico que en esos años se desarrollaba en Londres, París o Berlín. Y extraña encontrar en estas fechas tal propuesta de ciudad cuando todavía no existía conciencia de qué debía ser una metrópolis, cuando todavía Treitsche señalaba "... nosotros los alemanes somos el único pueblo civilizado que haya alcanzado el rango de gran potencia sin tener una sola gran ciudad"⁶⁰. Y el proyecto de Merlo debe de ser valorado precisamente porque en aquellos mismos años Bismarck señalaba cómo "...las grandes ciudades deberían desaparecer de la faz de la Tierra".

La pretensión de la burguesía por conseguir de nuevo suelo en el interior de la ciudad se satisfizo con la desamortización de Mendizábal⁶¹ y con la posterior de Madoz; pero para conseguir suelo en extramuros o para lograr que el Ayuntamiento aprobara los proyectos de reforma interior, que luego debían llevar a cabo empresas privadas, hubo que aprobar, en 1834, una Ley de Expropiación similar a la que años antes se había establecido en beneficio del tendido ferroviario. Limitada aquella a las obras públicas de interés general (caminos, canales o puentes) ahora se establecía cómo "...todas las actuaciones urbanísticas que exijan sacrificios a la propiedad privada, deberán canalizarse a través de esta Normativa, con la consiguiente garantía de indemnización"⁶². La desamortización y expropiación suponían dos mecanismos distintos capaces de cuestionar la idea, hasta entonces sagrada, de *propiedad* privada: si mediante un procedimiento se buscó generar suelo en intramuros, mediante la expropiación se quiso posibilitar tanto una reforma interior como la inversión en el extramuros, con vista a establecer allí tanto nuevas fábricas como viviendas para la emigración.

En torno a 1840 la falta de vivienda era el gran negocio de una burguesía que compró a bajo precio en las inmediaciones del recinto, supo retener durante un tiempo y, posteriormente, revender duplicando o, incluso, triplicando el mismo. Más ha estudiado como entre 1836 y 1862 el precio de los terrenos de la Bonaplata se multiplicó

por veinticinco dado que, como el mismo Más destaca, refleja una sobrevaloración ficticia por cuanto el precio del suelo se incrementó de manera general casi en el mismo orden. Quien podía buscaba construir una casa de vecindad y vivir de la renta de los alquileres, amortizando a medio plazo los costos de compra de la edificación, aprovechando que el Gobierno había modificado en 1842 el Auto de Alquileres de 1742 (por el que se facultaba a los propietarios a modificar el monto de éstos sólo cada diez años, y previa tasación) liberalizando los mismos. En pocos meses los alquileres se duplicaron, el degrado de las habitaciones económicas fue aún mayor y en este sentido Ildefonso Cerdá llegaba a comentar cómo en aquel Madrid existían 11 edificios en cada uno de los cuales se hacinaban 300 familias⁶³.

"...Madrid ha duplicado el número de sus habitantes, triplicado el de viajeros y en vez de dar ensanche y grandeza a la población, los coloca unos encima de otros, estableciéndose en el aire y agrandando la Capital de abajo arriba. Hemos elevado las casas sin ensanchar las calles; construido barrios sin proporcionarles casas; repintado paredes sin buscar puntos de vista desde donde contemplarlas" señalaba Mariano Albo añadiendo "...el Gobierno ha creído que en el centro de Madrid están las casas tan aglomeradas y tan mal distribuidas sus habitaciones, tan oscuras en su interior, tan elevadas, que si pasaran una revisión escrupulosa o desinteresada por la Junta Superior de Sanidad, unida o acompañada de arquitectos inteligentes, se declararía que muchos sótanos muchas buhardillas y aún muchas de las habitaciones, no son habitables ni aún por irracionales ...es de primera necesidad, de utilidad pública, conocida y perentoria, ensanchar todas las calles en el centro, haciéndolas útiles y transitables para las gentes y los carruajes, alargar su longitud hasta constituir las en grandes ejes de comunicación"⁶⁴. Aceptando tanto el Ayuntamiento como el Ministerio de Fomento cual era el problema, y buscando dar solución a los temas de viabilidad como higienismo y embellecimiento, la Corporación Principal constituyó comisiones con el encargo de proyectar alineaciones de calles, definir ejes o establecer pautas de tráfico: pero paralelamente a esta actuación —y entiendo que es un tema que hasta el momento no ha sido estudiado— las Cortes constituyeron una Comisión de Fomento encargada de redactar la *Ley de Ensanche* identificando así el concepto "ciudad moderna" con el ideal de "progreso" que caracterizara a estos años. "El sólido burgués de la Restauración fue el poeta de las máquinas" señalaría Vicens Vives, y coherente con estas ideas es como Mariano Albo, a su regreso del exilio y tras criticar la imagen de la ciudad que se ofrecía ante él, sugería la necesidad de construir el Ensanche de Madrid⁶⁵.

Por vez primera la propuesta de Ensanche se plantea no desde la opción defendida por Merlo de establecer un nuevo límite ni desde la imprecisa voluntad de los propietarios del suelo: en torno a 1840 aparecen los primeros trabajos científicos descriptivos del territorio y de sus necesidades y es sobre la base de éstos como se comienza a definir la forma de la ciudad. En dicho año, Fermín Caballero publicaba sus *Noticias Topográfico-Estadísticas sobre la Administración de Madrid*⁶⁶; Francisco Coello tomaba de la Comisión Geográfica la documentación resultante del fallido proyecto de Felipe Bauge de trazar, en 1833, un primer mapa geográfico; Francisco de Paula Mellado publicaba su *España Geográfica, Históric-*

ca, *Estadístico y Pintoresca*⁶⁷ y poco más adelante Pascual Madoz daba a la luz su *Diccionario Estadístico-Histórico de España*; además, y como resultado del trabajo de Merlo para la Comisión Cartográfica, en 1846 se publicaban los dos planos de Madrid (ciudad y provincia) trazados por Coello, documentos fidedignos que sustitúan definitivamente los imprecisos que en el siglo XVIII trazara Tomás López.

Entiendo que de los citados, sin duda, los dos más interesantes son el plano de la provincia de Madrid que Coello traza con los datos que Madoz estableciera y el tomo mismo que Madoz publica sobre la Capital. Aparecen cifras sobre el número de habitantes en los núcleos urbanos cabeza de los partidos judiciales; se especifica el número de ayuntamientos existentes; el de electores contribuyentes; cargos electos, alcaldes, tenientes de alcalde, alcaldes pedaneos... Sabemos que en el entorno inmediato a Madrid, de un total de 83.352 vecinos en la provincia, sólo 40.293 eran electores; que el partido judicial de Alcalá de Henáres contaba con 43 municipios y el de Colmenar Viejo con 34 (6.836 vecinos y 5.027, respectivamente) mientras que en el término de Madrid 50.000 habitantes vivían fuera del término municipal de la villa. Pero lo más singular, en mi opinión, del plano de Coello, no es tanto la información que facilitara Madoz como el trazado mismo que se ofrecía del límite de la Capital.

Coello muestra una ciudad casi completamente ocupada, excepto en el frente Norte, entre la Puerta de Nuestra Señora de los Pozos (hoy, Bilbao) y la Puerta de Recoletos. Importa destacar que el Caserío se concentraba en el Norte, próximo a Chamberí, mientras que a lo largo de la carretera que conducía a Vallecas se situaban numerosas huertas entre las que podría destacarse la de Polentinos, Herrera o Tía Rita. Pero el citado plano de Coello apuntaba, además, cómo los caminos reales que salían de la ciudad (los que se dirigían hacia Fuencarral y Hortaleza y que confluían en la llamada "Huerta de la Duquesa"; el que llevaba a Canillejas y Vallecas; el que conducía a Toledo a través de Villaverde e Illescas o el que marcaba la dirección hacia Aranjuez, al igual que los de Vista Alegre y Carabanchel, Alcorcón o Guadarrama) evitaban atravesar núcleos urbanos de cierta importancia (sólo lo harían por Alcalá de Henáres, Aranjuez, Vallecas o Alcorcón) lo que lleva a cuestionar sobre dónde podían ubicarse aquellos cincuenta mil habitantes que, según Madoz residían en el extramuros de la Capital. Y es en este punto cuando conviene repasar el trabajo que en 1846 redacta el Secretario de la sección de Estadística de Madrid, Luis Piernas, sobre la realidad de Madrid. Madrid tenía, señalaba, 206.714 habitantes y en el entorno inmediato a la Cerca existían 441 edificios capaces de albergar a casi 5.000 habitantes⁶⁸.

El dato publicado por Madoz (50.000 habitantes en el partido judicial de la ciudad) y el ofrecido por Piernas (5.000 en el inmediato extramuros) explica por qué, tras la liberación de los alquileres en abril de 1842, hubo que buscar solución al problema desde un doble frente; y puesto que el suelo se había convertido en fuente de renta del Capital, la vivienda era el mejor instrumento para garantizar ésta; por ello se constituyeron en estos momentos las primeras sociedades privadas que buscaron invertir en la construcción de bloques de alquiler, paralelamente, y dado que el encarecimiento del suelo gra-

vaba innecesariamente a los habitantes, se planteó de una vez por todas romper la Cerca y definir un ensanche de población.

Si los proyectos de reforma interior concebidos en los momentos de Mesonero se deben a la presencia de un capital financiero que ofrece intervenir a cambio de compensaciones (económicas o favores fiscales), la realización del ensanche se plantea desde un capital privado que sueña con realizar mediante esta operación un gran negocio pero que ignora cómo formular un plan, que desconoce los mecanismos de control o gestión y que pretende actuar por partes, ignorando quién puede o debe ignorar la actuación. La vuelta al poder de los moderados en 1844 dio confianza a los inversores y el auge económico se reflejó en el desarrollo de los primeros proyectos del ferrocarril. Pero aquellos momentos de bonanza tuvieron un segundo reflejo por cuanto el mismo capital vio cómo el fomento de las obras públicas era una rentable inversión. En aquellos años el ingeniero representaba los valores de cambio de una sociedad industrial o burguesa⁶⁹. Si entre 1840 y 1855 se construyeron casi 2.600 Km. de ferrocarril (y de 1855 a 1860 el tendido se incrementó en otros 5.000 Km.); si "...desde la muerte de Fernando VII y hasta 1858 se han construido en el mundo más carreteras que desde la creación hasta 1833"⁷⁰ es evidente que "...la influencia que los ingenieros ejercen en la civilización y prosperidad de las naciones" era un ideal reflejado en la corporativa *Revista de Obras Públicas* destacando Sagasta, desde el Congreso de los Diputados, cómo "...si ahora no construímos Iglesias, sí construimos casas de beneficencia para vestir al desnudo; si no construimos Catedrales, sí levantamos hospitales para curar al enfermo; si no edificamos conventos, sí establecemos edificios dedicados a la instrucción pública para enseñar al que no sabe; si antes, para perpetuar un hecho glorioso, se agotaban las arcas del tesoro levantando en despoblado y entre escarpadas rocas magníficos y suntuosos monasterios, ahora procuramos agotar el erario público abriendo canales para fomentar la agricultura; construimos caminos de hierro para desarrollar la industria; establecemos telégrafos eléctricos para conducir por medio de un alambre las palabras y las ideas"⁷¹.

La constitución de empresas privadas para desarrollar aquellas grandes obras se reflejó en otras que buscaron tanto la compra de terrenos rústicos "para mejorar y ensanchar la población de Madrid en los arrabales"⁷² como fomentar la construcción de viviendas. En 1846 se constituyó una primera compañía inmobiliaria, *La Urbana*, fundada por Andrés de Arango, Carlos Traque y Juan José de Fuentes; tras ella, entre 1844 y 1847 se constituyeron otras 48 sociedades, muchas de ellas ficticias, es decir, con meros fines especulativos, al no responder su Capital Social a su auténtica realidad económica. Y lo que entiendo más destacable no sólo fue la eclosión de numerosas sociedades inmobiliarias sino el hecho que en sus Consejos de Administración figurasen banqueros como Salamanca, Girona, Manzanaedo y Muga o ingenieros de caminos como Bravo Murillo, Sagasta o Echegaray: porque si los banqueros invertían en la construcción de la ciudad, los ingenieros ligados al Gobierno (miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, encargada de discutir, entre otros asuntos, sobre la Ley de Ensanche) aportaban un saber técnico desconocido hasta el momento.

En el estudio del urbanismo madrileño de la segunda mitad del siglo XIX, la figura de Carlos María de Castro ha oscurecido un



LEYENDA

- A. Puerta de Alcalá
- B. Puerta de Recoletos
- C. Puerta de Sta. Bárbara
- D. Puerta de Bilbao
- E. Puerta de Foncarral (sic)
- F. Puerta de Conde Duque
- G. Puerta de San Bernardino
- H. Puerta de San Vicente
- I. Puerta de Segovia
- J. Portillo de Gil Limón
- L. Puerta de Toledo
- M. Puerta de Embajadores
- N. Puerta de Valencia
- O. Puerta de Atocha

- 1. Carretera general de Francia
- 2. Polvorín nuevo
- 3. Noria del Campo de Guardias
- 4. Campo de Guardias
- 5. Polvorín arruinado
- 6. Huerta de D. Diego del Riu
- 7. Campo Santo de San Andrés
- 8. Cementerio General
- 9. Noria de Correos, hoy de la Villa
- 10. Cuesta de Areneros
- 11. Chamberí alto
- 12. Iglesia nueva
- 13. Chamberí bajo
- 14. Casa de Vacas
- 15. Fábrica de Tapices
- 16. Tejar de Francisco Rodríguez
- 17. Casa de Muñoz
- 18. Noria de los tejares de la Castellana
- 19. Posesión de D. Andrés Arango
- 20. Paseos
- 21. Obelisco
- 22. Fuente del Cisne
- 23. Paseo de la Castellana
- 24. Posesión del Sr. Maroto
- 25. Huerta del señor Salamanca
- 26. Huertas y tejares
- 27. Paradores y Noria del Retiro

importante número de problemas: su propuesta de ensanche para Madrid ha hecho olvidar que aquél era, desde finales de los años treinta, tema común de discusión de banqueros, empresarios, inversores, reformadores, políticos, ingenieros y arquitectos. En un momento en el que, aprovechando la bonanza económica, el concepto *progreso* se identifica con la actuación en obras públicas (ferrocarriles o carreteras) interesa plantear cómo la nueva cultura tomó conciencia de qué significaba reordenar la ciudad o qué suponía definir su posible ensanche. En un hoy olvidado artículo, García Farias señalaba, en 1934, cómo Cerdá había iniciado su proceso de reflexión sobre la ciudad en 1849, desarrollándolo durante casi diez años: entiendo que es fundamental conocer cual pudo ser la enseñanza impartida sobre el tema en la Escuela de Ingenieros de Caminos, analizando detalladamente cual era el Saber urbano desarrollado por un arquitecto y cual el planteado por el ingeniero.

En la historia urbana del siglo XIX se produjo, en torno a 1860, un significativo quiebro en la forma de valorar y entender la ciudad: el París de Haussmann, el proyecto de Milán que traza Beruto, el plano de Holbrech para Berlín, la modificación del cinturón vienés o los proyectos de ensanche que debate el Congreso de los Diputados (la más que singular propuesta de Cerdá o la menos interesante de Castro) surgen todas ellas simultáneamente en torno a un mismo momento y reflejan, en consecuencia, un Saber del que apenas tenemos hoy noticia. Al estudiar la historia urbana del siglo XIX priman los análisis sobre el Saber del arquitecto y hemos ignorado cuánto aquel proyecto se planteó desde la voluntad por establecer una realidad. Por ello cuando los alumnos de la Academia San Fernando proponen, para recibir su graduación como maestros arquitectos, temas tales como *Descripción sobre las diferentes formas de calles que se conocen en las grandes poblaciones, ventajas e inconvenientes que presentan cada una de ellas y cuál será la que ofrece más comodidad y hermosura a sus edificios y qué situación se podría elegir para una ciudad populosa o cuáles deben ser las miradas de un arquitecto para la formación de una ciudad capaz de 6.000 vecinos, explicando con claridad su mayor hermosura y carácter de sus edificios, según su destino y sin perder de vista la comodidad y reglas principales de policía*⁷³ cómo comprendemos las diferencias entre la formación del arquitecto y del ingeniero.

Sorprendentemente, en 1855 la propia *Revista de Obras Públicas* apuntaba cómo las diferencias entre unos y otros eran simples cuestiones de competencias, destacando cómo "...el ingeniero hará todo aquello que el Gobierno le mande y crea saber hacer; el arquitecto hará todo lo que le quieran confiar los particulares y las corporaciones públicas, siempre que no se falte al contrato especial que el Gobierno tiene hecho con los que le sirven... el arquitecto podrá dirigir todas las obras públicas construidas para particulares... aún las que forman la especialidad del ingeniero y algunas del Gobierno; podrá ser por lo tanto un ingeniero, pero no del Cuerpo de Ingeniero de Caminos... el ingeniero no podrá ser arquitecto libre, pero dirigirá todas las obras que el Gobierno le mande, aunque sea de la especialidad de los arquitectos. Ingenieros y arquitectos ...disfrutarán los primeros de las ventajas que proporciona pertenecer a una carrera pública y los segundos de las que corresponde a una profesión liberal".

Por razones que desconozco la *Revista de Obras Públicas* igno-

raba las auténticas diferencias existentes entre ambos, diferencias que serían palpables en numerosos proyectos de aquellos años: cuando Cerdá o Lucio del Valle proponen su intervención en la Puerta del Sol lo hacen aplicando criterios de viabilidad, tráfico, traída de aguas, circulación; cuando la Academia de San Fernando reclama intervenir en la misma plaza, lo hace manteniendo conceptos tales como "hermosura", "dignidad" o "distribución". Frente a los valores defendidos por la Academia San Fernando, en aquellos años surgía un saber diferente que no era, como se quería plantear, la opción de una desordenada ocupación del extramuros sino un proyecto coherente y unitario que se denominó Ensanche. Frente al desorden de la trama heredada se contraponía otra donde la calle, la plaza o en barrio cobraban sentido distintos; frente a la irregular parcelación en lotes de las manzanas o, incluso, frente a las calles no alineadas, surgía ahora la voluntad por actuar sobre el suelo, de forma regular, recurriendo a la trama reticular no tanto por ser ésta referencia histórica sino porque permitía una racionalización del espacio como hasta el momento no se había planteado. Frente a quienes todavía identificaban embellecimiento con la transformación de los antiguos caminos de rondas en alamedas o paseos, ahora se propusieron parques en el interior de las ciudades, se organizó el verde urbano, se definieron pequeños *squares* o *rond-points*. Se generó así una forma de valorar el bloque y se esbozó el debate sobre cuál debía ser la vivienda obrera y cuál la vivienda burguesa; se teorizó sobre dónde ubicar los equipamientos, y las viejas ordenanzas de ornato pasaron a ser ordenanzas de uso cuanto no de volumen, estableciendo una nueva organización de la ciudad. Y de este modo los ingenieros establecieron la necesidad de valorar la ciudad desde el ferrocarril o desde la viabilidad; trazaron y proyectaron sus propuestas en íntima colaboración con políticos, economistas o administradores municipales, conscientes de cuánto la ciudad industrial era reflejo de una sociedad que buscaba asumir el papel rector desempeñado por el Estado.

Pero sobre todo la diferencia radical entre la forma de entender la ciudad el arquitecto y el ingeniero es que el primero siguió aferrado a la idea que la propuesta urbana era un ejercicio abstracto dirigido a un impreciso cliente, el ingeniero comprendió que la burguesía había asumido la gestión del suelo y que su Saber debía consistir en ofrecer soluciones codificadas susceptibles de ser aplicadas, indistintamente, en cualquier circunstancia y ocasión. En consecuencia, buscó definir una casuística, redactando *manuals de urbanismo* concebidos como auténticos "catálogos de soluciones" donde aparecían respuestas a problemas concretos y donde se matizaban y diferenciaban cuestiones aparentemente similares.

Que Bravo Murillo, Sagasta o Echegaray pertenecieron a los Consejo Directores de sociedades inmobiliarias es un dato que refleja cómo la idea de ensanche estaba ligada al concepto de progreso. Aquel Madrid, que en palabra de Mesonero ... "presentada un aspecto halagüeño y deslumbrador" era el Madrid de las reformas y los cambios, el Madrid de ... "excelente aunque costosísimo adoquinado", la ciudad del Canal de Lozoya, el alumbrado de gas en las viviendas particulares...; era una ciudad con un enorme presupuesto para obras públicas y, en consecuencia, la consideración social del ingeniero era notable. Era una ciudad donde, como comenta Mesonero ... "la reunión de capitales sin ocupación y el mayor gusto y exigen-

cia de la época" (permiten al pueblo de Madrid) "seguir la marcha civilizadora del siglo y acometer, bajo la experta dirección de estos profesionales, obras gigantescas que han de variar completamente sus condiciones de existencia"⁷⁴. En aquel marco, Echegaray, que destacaría por las medidas liberalizadoras promovidas durante el Bienio progresista y por sistematizar las ideas que acompañaban el enriquecimiento de la burguesía tras la desamortización, participaba, como también sus compañeros citados, en las tertulias organizadas por la *Revista de Obras Públicas* o en los debates sobre cuestiones profesionales o economistas mantenidas en el Ateneo de Madrid⁷⁵.

La vocación por transformar la sociedad iba acompañada de la reforma legislativa introducida por las Cortes constituyentes nacidas de la revolución de 1854 y que habían abierto horizontes al desarrollo económico. En 1855 se había promovido la Ley de Ferrocarriles y un año más tarde se promulgaron las Leyes Bancarias, determinantes para el desarrollo económico del momento. Por ello no es de extrañar que si el capital entendía que "construir ciudad...supone un buen negocio" los ingenieros identificasen las propuestas de construcción de nuevas barriadas como auténticas operaciones de progreso. Fue un momento en que la posibilidad de obtener grandes beneficios a corto plazo atrajo a un capital extranjero que invirtió, indistintamente, tanto en la realización de alcantarillados como en la instalación de servicios públicos, extensión de alumbrados, pavimentación del viario, o desarrollando las industrias del gas, ferrocarril o vivienda: y la actividad de la Casa Manby Partington y Cía., de capital inglés, podría ser ejemplo de una empresa que simultaneó la realización de viviendas con el suministro de gas para alumbrado con su propuesta de reformar la Puerta del Sol a su costa siempre que se les adjudicase subastar en su provecho los edificios allí situados⁷⁶.

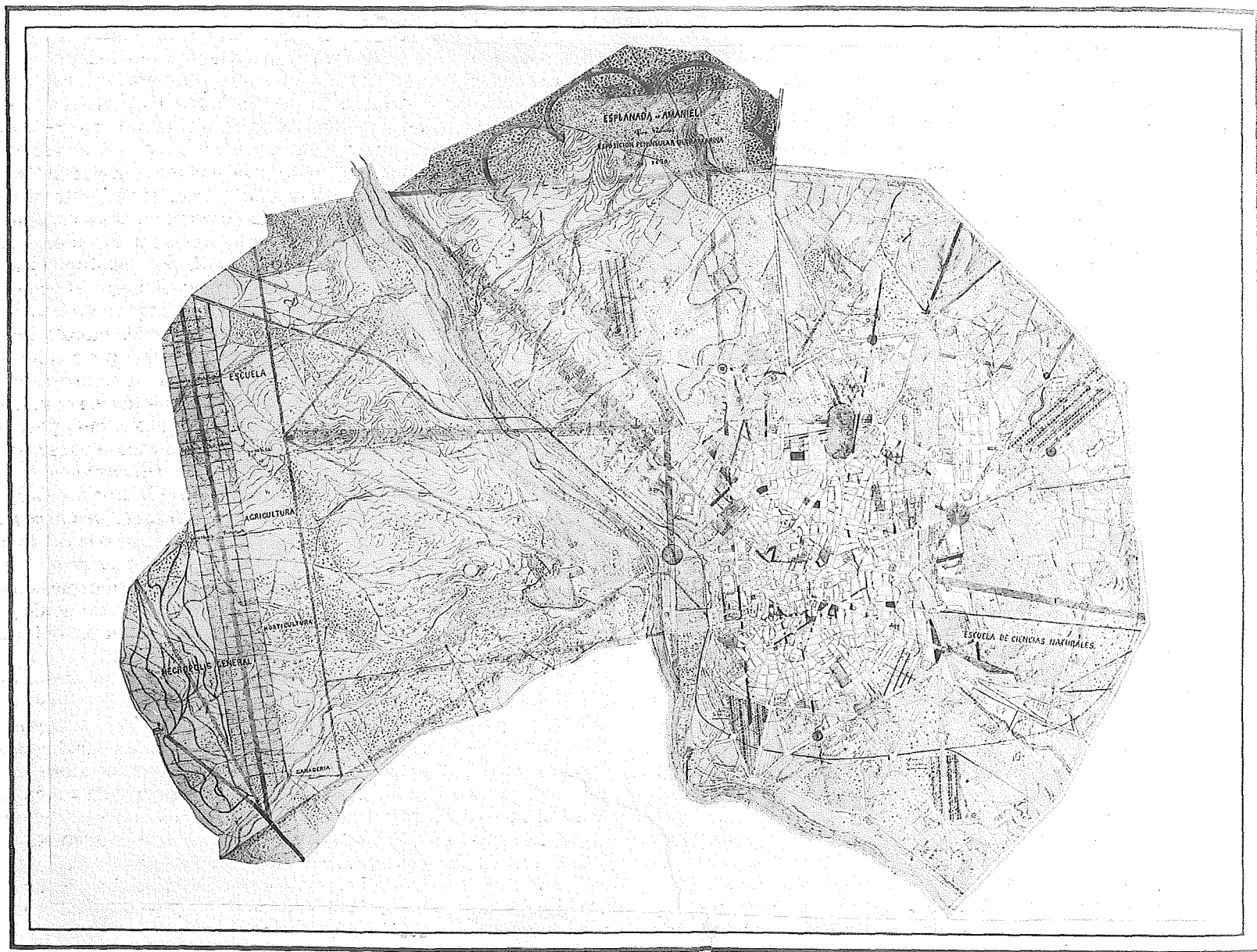
Ashworth ha señalado cómo, en 1840, los núcleos de población de cierta importancia podría dividirse en Metrópolis, ciudades industriales, ciudades portuarias populosas, grandes estaciones hidropóticas, "ciudades de provincias" y otros centros del interior de una particular actividad industrial⁷⁷: es en estos momentos cuando, tanto en Madrid como en Barcelona, se discute sobre el derribo de cercas o murallas y como reflejo de ello Monlau publica *¿Qué ventajas reportaría a Barcelona la demolición de las murallas que circundan la ciudad?* y Albo señalará "...las Cercas de Madrid son el gran obstáculo para su ensanche, para una razonable nivelación de capitales y de riqueza, para que estos mismos capitales diesen un triple interés, para que se acaben las alturas de los edificios del centro que acaban con la salud pública..."⁷⁸; y de acuerdo con la voluntad por definir el Ensanche, en 1846 se presenta un *Informe... al Ministro de la Gobernación de la Península sobre el aumento de extensión que parece conveniente señalar a los actuales límites de Madrid por el lado Norte*⁷⁹. Parece evidente que el citado *Informe* era bien distinto, en sus intenciones a la *Proposición que una sociedad de capitalistas hace al Gobierno y al Ayuntamiento de Madrid para el ensanche, embellecimiento y varias obras de utilidad, comodidad y hermosura de la Corte de España* buscando conseguir suelo y comprometiéndose, en contrapartida, a construir en corto plazo un determinado número de hospitales, cuarteles y paseos⁸⁰.

Construir el ensanche suponía —como había planteado Merlo en 1840— buscar la existencia de amplias fincas (Maroto, Arango o Sala-

manca) que permitiesen actuar reduciendo los problemas, de acuerdo con lo señalado por Rafael Más al destacar "...cómo la profunda división del parcelario rústico de las afueras de Madrid ofrecía grandes dificultades para conseguir una gran superficie bajo una sola linde"⁸¹. Las grandes fincas agrarias o de recreo que se encontraban en el Norte de Madrid, era la de Caño Gordo (propiedad del Marqués de Perales) situada a espaldas del Retiro, o las fincas de Navafría (próximas a la Florida) o Eizaguirre, más allá del cementerio de Vallehermoso, concebidas, como he señalado, como fincas de recreo, solían ubicarse junto a las carreteras o paseos, tal como ocurría con la posesión de Santa María de la Cabeza, propiedad de los Hermanos Cardoqui o las situadas junto la carretera de Alcalá, como eran las que desembocan en los Campos Elíseos, junto al Retiro, la Monteaba y la mayor de todas ellas, la Quinta del Espíritu Santo, situada junto al Arroyo del Abroñigal. Por ello pronto surgió un doble planteamiento entre quienes poseían una gran extensión de terrenos extramuros y reclamaban un Plan de Urbanismo que favoreciese sus propiedades y quienes, carentes de estas grandes fincas rechazaban la idea de una zonificación.

Frente a la existencia de grandes fincas en el Norte de la ciudad, la situación en el Sur era bien distinta, como comentaría años después Carlos Colubi quien, en el plano catastral a escala 1: 2000 que traza sobre el término municipal de Madrid, incluía una visión de la periferia. Tras analizar el Registro de Propiedades y Propietarios, Colubi dividía las parcelas indicando tanto si correspondían a tierras de secano, regadío o jardines cercados al tiempo que indicaba cuáles tenían construcciones, diferenciando cuáles eran simples parcelas y cuáles contaban con construcciones de diverso tipo. En 36 hojas (correspondientes a 36 secciones) el plano que estableciera Colubi se convertía en un excepcional documento en el que quedaban representados la trama de los paseos existentes, el ferrocarril, los caminos, cañadas, arroyos, el Río y el Canal⁸². Podría objetarse que la fecha de este catastral corresponde a 1865: interesa sobre todo para comprender la realidad del Sur de la ciudad, de una zona caracterizada por un parcelario estrecho en la parte inmediata del río y de gran fondo, coherente con la actividad agraria que caracterizara a la zona: si en el Norte se producía, en aquellos momentos, una febril actividad de compra de solares con vistas a su posterior urbanización (Clementina Díez de Baldeón ha comentado cómo *La Epoca* se hizo eco del propósito del Marqués de Salamanca de comprar los solares próximos a su palacete en Recoletos para luego demolerlos y construir "magníficas casas rodeadas de jardín")⁸³ en el Sur, por el contrario, las propiedades apenas cambiaron de mano debido, fundamentalmente, a su actividad agraria.

Podría señalarse cómo la presencia del ferrocarril trastocó las pequeñas huertas y parcelas de secano existentes en la zona, máxime cuando aparece la idea de establecer un ferrocarril de contorno que enlazara la estación de Atocha con Príncipe Pío. Es cierto que las empresas ferroviarias compraron parte de las parcelas y huertas, arrendándolas a continuación, y en el llamado Barrio del Canal (donde existía una fundición de hierro, una fábrica de pólvora, dos alfarerías, tres tejares y dos yeserías) adquirieron otras parcelas; y si algunas se situaban a lo largo de la línea que configurara el citado ferrocarril de enlace otras, por el contrario, fueron sólo inversión a



medio y largo plazo en un suelo barato. Lo singular no fue tanto la superficie de la que disponía el ferrocarril en el Sur (apenas el 1,8% del total)⁸¹ sino el hecho que la Compañía del Norte (propietaria del ferrocarril de circunvalación) consiguió que éste pasara próximo a la Fábrica del Gas, también de su propiedad, solucionando así el problema de abastecimiento de carbón y planteando la idea de dos futuras estaciones, una destinada a mercancías (Imperial) y otra (Peñuelas) concebida como depósito de carbón para la citada Fábrica del Gas.

Si la Fábrica del Gas condicionó, desde 1848, el desarrollo urbano del Sur, en el Norte de la ciudad el debate se centraba en dos problemas bien distintos: entender si el ensanche debía ser un espacio reservado para la clase obrera o, por el contrario, si la población debía construirse para una burguesía adinerada, deseosa de abandonar la degradación existente en el casco histórico. Los supuestos defendidos por Mendizábal o Mesonero Romanos sobre compactar el espacio urbano intramuros (valorando la ciudad en función de su proximidad al Centro y dejando los barrios extremos para las clases menos pudientes) significaba aceptar que el espacio inmediato a la Cerca debía convertirse en corona de pobreza, condenando así el desarrollo de la ciudad. Coherente con esta idea Mesonero propondría, en 1846, edificar cinco grandes arrabales extramuros en Chamartín (“el primero, ya formado, y conocido por Chamberí, que todos hemos visto nacer hace pocos años, y que siguiendo el plano adoptado, se extenderá muy pronto hasta las puertas de Madrid e ingresará en su recinto, poblando la gran extensión de terreno que media entre la Puerta de Santa Bárbara y Fuencaerral”), Ventas del Espíritu Santo (“debe formarse a lo largo del camino de la venta del Espíritu Santo después de pasada la Plaza de Toros y a la izquierda”), Yaserías (“llamado también El Perchel, fuera de la Puerta de Atocha, en dirección al cementerio de San Nicolás”), Puente de Toledo (“el cuarto esta también indicado aunque más lejano, inmediatamente al puente de Toledo”) y Puente de Segovia (“el quinto, a la orilla del manzanares, siguiendo la derecha del puente de Segovia”).

Lo singular no es tanto que Mesonero propusiera consolidar zonas del extramuros ya pobladas, sino que proponía una incipiente zonificación destacando cómo allí “...además de habitación cómoda para la mayoría de artesanos y gentes de escasos medios, hallarían cabida las grandes fábricas y talleres que en el interior no encuentran edificios convenientes, los almacenes de madera, hornos, tahona, fraguas y otros establecimientos peligrosos e incómodos, las canteras de construcción y depósito de materiales, los corrales, los basureros, vaquerías y otros que hoy infeccionan y afean el interior de la Villa”. En consecuencia Mesonero proponía que aquellos cinco arrabales se destinasen “...a la gente activa e infeliz que por conveniencia propia debe vivir separada del Centro, y poseer, por una módica retribución, el espacio, la ventilación y demás circunstancias análogas de su sistema de vida”⁸⁵.

Defendía la idea de un casco histórico reservado para la burguesía donde no cupieran los servicios “que hoy infeccionan y afean el interior de la Villa” trasladando los mismos a los barrios destinados a las clases trabajadoras. Al proponer un Centro ocupado por comerciantes y viviendas para la burguesía y un extramuros donde situaba la industria y las viviendas de la clase obrera, Mesonero no sólo ordenaba el Centro y la periferia sino que establecía una división de la ciudad por usos, sustituyendo la tapia que Merlo había propuesto eliminar por un cintu-

rón agrario y fabril. Por ello, cuando en diciembre de 1846 el Ayuntamiento de Madrid recibe una Real Orden, firmada por el Ministro de la Gobernación, proponiendo se estudien los límites de la ciudad, debemos entender cómo las presiones ejercidas por los propietarios de suelo han conseguido dar al traste con la propuesta de Mesonero.

“...Hace tiempo que es objeto de una especial atención de S.M. el considerable aumento que día en día adquiere la Villa de Madrid debido a causas que, si hasta cierto punto pueden parecer accidentales y transitorias, tienen por la mayor parte el carácter de permanentes. Este desarrollo...tendrá que ser aún mayor cuando, surtida la población de aguas abundantes...y perfeccionadas las grandes líneas de comunicación..., la enlacen con todos los puntos del Reino”.

Aunque no se ha dado acelerar en poco tiempo y en todas sus partes tan satisfactorio porvenir...ha creído S.M. que era llegada la ocasión de ensanchar los actuales límites de Madrid, hartos reducidos ya para la población que por esa causa se ha aglomerado en casas de altura desmedida, y a este efecto ha mandado bosquejar un croquis del aumento de extensión que parece conveniente señalar a la Capital, retirando sus tapias y Ronda del Norte desde el encuentro de la Cuesta de Areneros con el Paseo de San Bernardino hasta el ángulo Norte del Retiro⁸⁶. La propuesta de Merlo —comentada en páginas anteriores— no sólo fue criticada y rechazada por los propietarios del suelo en el interior de la ciudad sino por aquellos que entendían que la emigración (con los cambios de costumbres y actitudes políticas que de ella derivarían) iban a cuestionar el orden moral y político existente. La aparición en España de un primer pensamiento conservador se debe, precisamente, al sentimiento de catastrofismo de quienes creen que la presencia de una masa obrera cuestionará y transformará una sociedad basada en valores tales como Iglesia y familia. Los escritos que Donoso Cortés publica en esos años (su *Discurso sobre la Dictadura*, de enero de 1849; el *Discurso sobre la situación general de Europa*, de enero de 1850; el *Discurso sobre la situación en España* de diciembre del mismo año; el *Ensayo sobre el catolicismo, el liberalismo y el socialismo* de 1851 o la *Carta al Cardenal Formar sobre el principio de los más graves errores de nuestros días* de junio de 1852)⁸⁷ no deben tanto identificarse como obsesiva reacción a la Revolución de 1848 sino como testimonio de una idea: “...la sociedad occidental muere...porque en vez del pan del catolicismo se le da como alimento el racionalismo”.

Donoso, que había conocido el crecimiento y transformación de París (al haber residido allí primero entre 1841 y 1843, y luego en 1847) amenazaba, en su *Discurso sobre la situación en España*, sobre las consecuencias de convertir Madrid en una ciudad industrial, destacando cómo la capacidad del Gobierno por transformar la realidad económica iba a repercutir, de manera directa y a corto plazo, al transformarse los principios religiosos, morales y políticos de aquella comunidad⁸⁸. Avanzando posiciones que luego serían defendidas por filósofos alemanes como Tönnies o Schaeffler (y que justifican el canto que de él hiciera Carl Schmitt) Donoso se oponía a la idea de ciudad liberal al entender que “...el proletariado lleva en su fisonomía el sello de la barbarie y el de la corrupción de los pueblos civilizados”⁸⁹ destacando “...¡desventurada la ciudad en donde resonaba tremenda aquella voz que decía “vuestrós dioses se van; vuestrós dioses os abandonan!”.

Las opiniones que Donoso desarrolló en su *Ensayo sobre el catolicismo, el liberalismo y el socialismo* lógicamente chocaron con los criterios mantenidos en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, encargada de establecer las bases de los ensanches de ciudades españolas. En este sentido entiendo que convendría destacar un aspecto que nunca hasta el momento ha sido tenido en consideración y es comprender cómo en los años 50 del siglo XIX hubo en el interior del Parlamento español un novedoso e importante debate sobre cuestiones urbanísticas, polemizándose sobre aspectos tales como el establecimiento de poblaciones; el estado sanitario de Madrid; si convenía o no ceder a los Ayuntamientos los edificios para establecimientos de beneficencia; sobre la derogación del auto acordado sobre el inquilinato de las casas en Madrid; sobre la contribución territorial o sobre la reforma a llevar a cabo en la Puerta del Sol⁹⁰.

Sólo aceptando la existencia de una Comisión de Fomento encargada de discutir aquellos temas (de una Comisión altamente cualificada y especializada) y partidaria de llevar el ideal de progreso común a la época a las ciudades españolas, podemos comprender la negativa del Congreso al proyecto de ensanche presentado por el Ayuntamiento de Barcelona. Entendiendo que aquella Comisión poseía un Saber urbanístico, la negativa a aceptar la propuesta de Rovira, imponiendo en su lugar el proyecto de Cerdá, refleja cómo, más allá del debate sobre el diseño formal de la ciudad, aquella Comisión fue capaz de entender los méritos y el valor de una idea diseñada tras un estudio estadístico de la ciudad, supeditando el plano a la topografía del territorio inmediato a Barcelona. Cerdá, es sabido, integraba los núcleos próximos a Barcelona en la trama del ensanche; proponía un complejo plano de equipamientos, situándolos en la trama e integrando el ferrocarril en la estructura de la ciudad. Aquel debate sin duda marcó una singular aportación del Saber defendido por los ingenieros frente a las propuestas mantenidas por los arquitectos: por ello la Ley de Ensanche de Madrid y Barcelona promulgada pocos años más tarde, refleja las tensiones y polémicas existentes en el interior de un Congreso donde todavía se mantenía cómo "...las ciudades fundan su derecho a la dominación en sus árboles genealógicos".

En julio de 1853 el *Diario Español* publicaba un artículo sobre el "hacinamiento habitacional madrileño" donde, tras describir una vivienda obrera, destacaba cómo en ciertos bloques se daba que 62 personas residieran en seis cuartos⁹¹; paralelamente, algunos vecinos de Madrid solicitaban permiso al Ayuntamiento para construir, fuera de la Cerca, un gran cementerio⁹². El hacinamiento y la posibilidad de construir las viviendas obreras junto al cementerio preocuparon a la Sociedad Médica, exponiéndose, desde una publicación como *El Siglo médico*, la necesidad de plantear un debate sobre la realidad de las condiciones higiénicas de las viviendas obreras: tal conciencia llegó a algunos políticos y en el mismo año Méndez Álvaro destacaba, en la sociedad española de higiene, cómo la causa de tal situación se debía al incumplimiento de las Ordenanzas Municipales: e interesado en remediar el problema, proponía la elaboración de un estudio estadístico que permitiera conocer la magnitud del tema⁹³.

Acorde con esta preocupación, siempre en 1853, el Gobierno impuso por Real Orden a los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona la obligación de estudiar medios aptos para edificar "habitaciones

para pobres" en los barrios extremos de la capital: en un momento en el que la actividad edilicia promovida desde el sector público ocupaba la totalidad de la mano de obra disponible y cuando, paralelamente, el Ayuntamiento de Madrid vendía el poco suelo extramuros que poseía, se entiende que tal disposición del Gobierno tuvo nula fortuna. En un momento en el que la construcción estaba especialmente encarecida y las ofertas de trabajo superaban la demanda, cuando el suelo pertenecía casi en su totalidad al sector privado, se entiende que la génesis del proyecto de Ensanche parte precisamente de los propietarios de las grandes fincas situadas en el Norte, conscientes que nunca un gobierno liberal aplicaría en su contra las duras medidas de expropiación promulgadas desde el Parlamento. Por ello entre 1855 y 1857, el capital inmobiliario extranjero toma conciencia de la inminencia del Plan de Ensanche y emprende una frenética compra de suelo en el Norte de la ciudad: la Sociedad General de Crédito Inmobiliario (de capital francés) compraba los terrenos situados tanto en Recoletos como en Santa Bárbara y la Compañía de Crédito Mobiliario Español iniciaba, paralelamente con la Sociedad Económica Matritense, una primera ordenación de suelo, al margen de la existencia o no de un Plan de Ensanche aprobado por el Gobierno⁹⁴.

En torno a 1857, consciente el capital inmobiliario de la inminente aprobación del Plan, el suelo se revalorizó en progresión geométrica, triplicándose en breve plazo de tiempo⁹⁵ y llevando a sociedades como "La Peninsular" fundada por Madoz, a la compra de enormes extensiones siempre en el Norte. Es entonces, y a la vista no tanto de la demanda cuanto de la voluntad por especular a corto plazo, cuando el sector privado fuerza y consigue definir un Plan de Ensanche que supondrá, básicamente, la remodelación del Norte de la ciudad. Proponiendo un diseño de ciudad cerrada y estableciendo una jerarquía de vías, el plan que presenta Castro ofrece información privilegiada a un capital que comprará suelo no tanto para construir viviendas como para retenerlo y, en consecuencia, especular. Por ello, el comentario que plantea sobre el tratamiento del Norte y Sur de la ciudad refleja dos actitudes frente a dos problemas que, a partir de este momento, marcarán el futuro de la ciudad. "...Es indudable que las afueras del Norte y parte de las del Este son las designadas con especialidad para el Ensanche. No sucede lo mismo del lado del Sur, donde descendiendo el terreno con una rápida inclinación desde la actual Cerca hasta el Río Manzanares y cortado, además, por elevados caminos que ha sido fuerza construir así, para obviar aquel inconveniente sería punto menos que imposible fundar allí una población de regulares formas, y tampoco sería aceptable la que pudiera trazarse por la parte Oeste oponiéndose a ello la Montaña del Príncipe Pío, pero si bien el aumento de la Villa por el Sur y el Oeste no podría en muchos años presentar el conjunto y la unidad que sería de apetecer, sin embargo, consignaremos algunas ideas para lo sucesivo que regularían las construcciones que han empezado a levantarse en algunos espacios de esta zona, y que podrán formar pequeños barrios aislados entre sí pero de aspecto agradable y pintoresco, el día no lejano en que las aguas del Canal de Isabel II vengán a engalanar con sus gérmenes de vegetación aquellos áridos y desnudos campos"⁹⁶.

¹*Encyclopédie*, ver la voz "Ville". Sobre la *Encyclopédie* de Diderot y D'Alambert y las Bellas Artes ver el trabajo de Juan Calatrava, publicado en Granada, 1992, Sobre "la arquitectura", ver el capítulo V, pp.231-320.

²A. Ponz: *Viaje de España*, t. IV, pp.20.

³Sobre Tomás López, ver G.Marcel: *El geógrafo Tomás López y sus obras en Boletín de la Sociedad Geográfica* n°4, 1908, pp.401-543. El *Mapa de la provincia de Madrid* fue elaborado en 1773; sobre la actividad y formación de Tomás López, ver AHN, Estado, leg. 2923, n°468.

⁴M. Verdú: *Los paseos madrileños de Recoletos y del Prado de San Jerónimo anteriores al reinado de Carlos III. Anales del Instituto de Estudios madrileños*. t.XXIII, pp. 399-430

⁵M. López Corona y J.M. Ruiz: *Plano de las obras que proponen el arquitecto real... y el de la Villa, proyectando un paseo hermoso que vaya desde la Puerta de Recoletos hasta el convento de Atocha*. Madrid, 21 de marzo de 1744. AGS, MPyD XXI-73, Gracia y Justicia, leg.1014.

⁶*Las Musas*, 14 diciembre 1790, n°14, pp.60-62.

⁷Matheo Antonio Barberi: *Carta n°1, Sobre el embellecimiento de ciudades* Madrid, 1763. La noticia sobre donde estaba situado el Juego de Pelota aparece en AHN, Estado, leg. 3182, n°93.

⁸"Sobre la necesidad de unir las cañerías de las nuevas fuentes..." Madrid, 1779. AHN, Consejos, 783-4 (ant.leg.398) libro 2683, n°2. Aunque en el expediente se cita la existencia de planos, no he encontrado éstos.

⁹T.F. Reese: *The iconography of the Paseo del Prado*. Comunicación leída en el Symposium of the Art on the age of Carlos III. Spanish Institute, Nueva York, 1980. Delfín Rodríguez planteó una lectura complementaria en las Actas del Congreso que, sobre Carlos III, se realizó en 1989 en el Instituto Diego Velázquez del CSIC.

¹⁰El expediente (fechado en 1795) sobre la ejecución de las obras en el Paseo del Prado y la reintegración de los fondos a los Cinco Gremios Mayores de Madrid se encuentra en el AHN, Consejos, 1662, libro 2685, n°4.

¹¹Francisco Nagle había realizado, según señala H. Capel en su *Los ingenieros militares en España. Repertorio bibliográfico*, Barcelona 1983 diversos planos sobre los alrededores de Madrid: ver, por ejemplo, *Mapa del Puerto de Guadarrama y sus contornos*, Madrid 1749, AGS, MPyD, XXIX-30, G.M. leg. 3520; Del

mismo existe otra copia en SGE E-8-2-126 y por el *Mercurio* de 1750, p. 22 sabemos que Nagle realizó el proyecto. El proyecto citado en el texto corresponde a *Plano de la parte del recinto de Madrid que mira al NE. En que se demuestra el camino nuevo...* fechado en 1 de agosto de 1750. AGS, MPyD, XIII-97, G.M., leg. 3527, así como *Puerta que se propone ejecutar en la tapia de la Casa de Campo frente del camino nuevo...* para abreviar el camino, de 12 de 1750, AGS, MPyD, XXXIX-48, G.M., leg. 3527. Interesa, igualmente, el trazado por Sabatini en 1775, con tema *Mapa que demuestra el proyecto del trozo de camino nuevo desde la Puerta que llaman de Castilla en la cerca de.. la Casa de Campo...* AGS, MPyD, XXI-56, S. y S de Hacienda, leg. 921.

Sobre otros caminos de Madrid en aquellos momentos, ver *Mapa en que se demuestra la dirección de la parte del Camino de Castilla*, Madrid, 1750, en SGE E-8-2-127-8;

¹²Ventura Rodríguez: *Plano de una zona de las afueras de Madrid*, 15 de abril de 1776. BN, mss 83, reproducido en el catálogo *Historia de mapas y manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid*. Madrid, 1984, p.98, n°112. Sobre el tema, ver el documento J.A. Carmona remite al alcalde de Carabanchel de Abajo copia del informe de Ventura Rodríguez sobre construcción de un camino desde ...el Puente de Toledo...hasta dicho lugar 1779, AMN, mss.1443, miscelánea, doc. 12, fol. 122. Sobre dicho camino hubo noticias en la prensa periódica, dando razón el Memorial Literario n° 1314, 139. Ver, igualmente, *Proyecto de D. Luis Huertas para la construcción del camino desde la salida del Puente de Toledo...* AMN, mss.1443, miscelánea, doc.13, fol. 123-131.

Sobre este camino hubo una *Instrucción* especialmente importante: ver, al respecto, la *Real Cédula de SM y señores del Consejo por la que se dan varias reglas para la conservación de los caminos generales construidos y que se vayan a construir en el Reino*. AHN, Consejos, Sala de Alcalde, 1772, fol.917-922

¹³Manuel Serrano fue autor del *Proyecto de Puerto Real en el Canal del Manzanares* presentado en 14 de marzo de 1775. En Archivo MOPU/O.H., n° 619-21. Serrano, arquitecto responsable de las obras ejecutadas en la carretera de Castilla desde 1782 (ver *Gaceta de Madrid*, 1776, pp.445-447 o *Mercurio*, julio 1785, p. 270-74) presentaba sobre el mismo camino planos en 1784 (SGE, E-6-2-211) había proyectado también la Fábrica de lence-

ría de Aranjuez (Archivo General de palacio, n°579-80) siendo autor, en el mismo Sitio Real, de la *Manzana n°1, entre las calles de la Reina y el Príncipe* (Archivo General de palacio, n°1065)

¹⁴La propuesta de Ponz sobre arborar las inmediaciones de Madrid se encuentra en AHN, Estado, leg.2928, n° 70. Ver, sobre el tema, el *Medio para fomentar alrededor de Madrid el plantío de árboles*, presentado por Francisco Antonio de Cosío el 27 de abril de 1793. Ver AHN, Estado, leg. 2928, n°65. Sobre el mismo tema, también el *Semanario de agricultura* de 1805 estudiaba el *Proyecto de un plantío de árboles de sombra a las inmediaciones de Madrid*. ver n° 1385, pp. 260-279

¹⁵F. Boix: *Los recintos y puertas de Madrid en Arte Español*, n°8, t.VIII, 1927. El dato sobre la Puerta de San Vicente apareció en el *Diario noticioso de Madrid* de 23 de octubre de 1812, pp. 499-500

¹⁶P. Madoz: *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846-50. Ver el tomo dedicado a Madrid, p.157

¹⁷La *Guía de Forasteros* de 1815 describía la ciudad y destacaba cómo la cerca tenía 2 leguas de perímetro, detallando las puertas de entrada y portillos en la misma. Información anterior, de 1767, aparecía en el *Plan que contiene el número de parroquias, casas de vecinos, personas, conventos, colegios, iglesias, capillas, oratorios, ermitas, hospitales, consejos, tribunales, calles, puentes, plazas, cárceles, reclusiones, puertas y portillos de esta Corte*. En BN, mss, n° 6966 (antes S-445). Ver siempre J.F. González *Madrid dividido en ocho cuarteles con otros tantos barrios cada uno*, de 1768.

¹⁸Interesa comparar las *Memoires sur le Commerce et l'Industrie de l'Espagne* entre 1765 y 1780 que se encuentran en los Archives Nationales de París (sección consular, Memoires et Documents, A.E. b/iii n°343 con las noticias que da Eugenio Larruga en sus *Memorias políticas y económicas sobre los frutos y comercio* (45 volúmenes) Madrid, 1788-1780, Sobre la fábrica de Goyeneche, en t.III, p. 85 describe el lugar y la construcción de la misma.

¹⁹Son numerosos los documentos que nos permiten conocer la realidad de Madrid en aquellos momentos: sabemos que entre 1749 y 1764 el Marqués de Ensenada llevó a cabo la recopilación de datos para elaborar la propuesta de una Contribución única en Castilla, siguiendo el modelo existente en Cataluña. Las respuestas enviadas al *Interrogatorio* aportan datos

fundamentales sobre las riquezas, composición de la población y límites de los municipios y se encuentran en la Real Academia de la Historia, en cuyo Archivo está igualmente el proyecto de Diccionario geográfico realizado sobre la base de las respuestas al catastro de Ensenada. Sería necesario, del mismo modo, estudiar las respuestas al *Interrogatorio* de Tomás López que se encuentran en la Biblioteca Nacional de Madrid o los datos obtenidos tras la requisitoria promovida por Lorenzana, en los años finales del siglo.

Sobre la arquitectura industrial en Madrid, ver el trabajo de Aurora Rabanal *La arquitectura industrial del siglo XVIII en Madrid*, en el Catálogo de la Exposición *Madrid y los Borbones*, Madrid 1989, pp.125-139

²⁰J.M. Sanz García: *Madrid antes de la Revolución industrial del siglo XVIII*. Madrid, 1979, p.21

²¹Sobre el proyecto de Juan de Villanueva para la construcción de un Lazareto en Madrid, en 1805, ver el estudio de María de los Ángeles Cayetano, publicado en *Villa de Madrid* n° 94, 1987, pp.17-27. Sobre los cementerios, ver los trabajos de Carlos Sagar al igual que la *Real Cédula mandando en que por punto general se manda establecer el uso de cementerios ventilados* de 3 de abril de 1787 (AHN, Reales Cédulas n° 796, Cons.Lib.1494, n°9) así como el *Expediente formado en virtud de R.O. en que SM encarga al Consejo propongan los medios de establecer cuatro cementerios ventilados extramuros de esta Villa* de 1802, AHN, Consejos n°2093 (ant.leg. 908) n°2, libro 2687, n°2 así como *Circular del Consejo dando reglas para la construcción de cementerios fuera de los pueblos*, de 24 de abril de 1804, en AHN, Col.Reales Cédulas, n° 1570, Cons, Lib.1502, n°49.

Sería interesante estudiar la prensa de la época para comprender cómo tales medidas fueron recibidas: en cualquier caso, una de las primeras medidas higienistas que se buscará implantar en Madrid se plantea en el *Seminario de agricultura* de 1797 (n° 1369, p.94) cuando se publica un artículo titulado *Apártense los pueblos de los cementerios y plantense árboles alrededor, pues purifican el aire*.

²²En 1788 se publicaba, en el *Memorial Literario*, la *Resolución de SM sobre el arreglo de posadas secretas en Madrid* (noviembre de 1788, n°1326, pp.353-4). La Carta de Jovellanos a Floridablanca aparece en las *Obras publicadas e inéditas de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles,

Madrid 1859, ti, pp.143-45. El escrito *Noticias de las casas, tierras y otras fincas que se hallan de venta* se publicó en el *Memorial Literario* de 1784, n° 1315.

El trabajo de Bernardo Alberic *Disertación sobre la necesidad y facilidad de ampliar con nuevos edificios la población de Madrid* se publicó en el *Memorial Literario* de octubre de 1788, n° 1326, p. 282.

²²Sobre los Premios de la Academia de San Fernando, ver el Catálogo de la exposición realizada en la propia Academia en 1996 y, en particular, el artículo de Delfín Rodríguez.

²⁴Durante los años de la francesada, la prensa de Madrid (el *Diario de Madrid*, por ejemplo) dio numerosas noticias sobre ventas y subastas de casas y fincas fuera de la ciudad. Ver, en este sentido, el 9 de enero de 1808; 26 de septiembre de 1809; 13 de enero de 1811; 17 de julio de 1812...

²⁵Ver, al respecto, el artículo *La finca madrileña Casa-Puerta* en el *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*, 1924, t.1.

²⁶*Diario de Madrid* de 15 de abril de 1809; 18 de septiembre de 1809; 2 de abril de 1810; 22 de julio de 1811; 23 de septiembre de 1812; así como ASA 3-36-63.

²⁷A finales de la década de 1880 el Ayuntamiento de Madrid publicó una importante colección de textos sobre la historia de distintos barrios de la ciudad. Hortaleza, Vicálvaro, Tetuán, Villaverde o Chamartín fueron objeto de extensas monografías. Ver, sobre el tema citado, la elaborada por Alicia Díez de Baldeón y Flora López Marsa *Historia de Tetuán*, Madrid, 1987 y particularmente pp. 49-55.

Sabemos, igualmente, que también Fernando VII propuso, en 1808, la reducción de cotos de caza para aprovecharlos transformándolos en terreno cultivable. Ver *Revista Minerva*, t.9, 23 marzo 1808, p. 71.

²⁸Alicia Díez de Baldeón y Flora López Marsa: *Historia de Tetuán*, op.cit. p. 49, n.58 citan tanto el documento sobre la *Compra de tierras para formar el Cordón del Pardo*, (ASA 3-161-12) como el plano trazado por Tomás de Cuellar sobre dicha posesión. Ver, igualmente, F. Jiménez de Gregorio *La población de la actual provincia de Madrid en el Censo de Floridablanca (1786)*, Madrid, 1980.

²⁹Fernando de Terán: *Movilidad, comunicaciones y riegos en el entorno del Madrid borbónico*, en el Catálogo de la Exposición *Madrid y los Borbones*, Madrid 1989, pp. 61-77. Ver, especialmen-

te, p.67 donde da información sobre los mapas y croquis geográficos del área.

³⁰P. Madoz: *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846-50. op.cit. tomo dedicado a Madrid, p.35.

J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*, Madrid, 1949, pp. 522, estudió el decreto firmado por Napoleón en las Tullerías por el cual establecía gobiernos particulares en Cataluña, Navarra, Vizcaya y la parte de Aragón situada a la izquierda del Ebro. Cita su correspondencia (Vol. XX, pp.282, n° 16.279, de 19 de febrero de 1810) en el cual expresa su idea clara... "Hacerle presente los éxitos al Rey —José I— para decirle confidencialmente que no deben permitir ninguna comunicación de Cataluña con Madrid y que debe actuar con la idea de que se quiere unir esta provincia con Francia". El decreto, comenta Roberto G. Bayot Pallarés en *El reino de Aragón durante el "Gobierno intruso" de los Napoleón*. Zaragoza, 1979, pp.70, se planteó "...considerando que la administración española carece de energía y es nula en muchas provincias, lo que impide sacar partida de los recursos del país".

J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España. Estructura del estado español bonapartista*. Madrid, 183, pp.219-220 analizó la organización administrativa de las provincias españolas durante el siglo XVIII; interesa contrastar estos datos con los que en su día publicara Amando Melón *De la división de Floridablanca a la de 1833*, en *Estudios Geográficos*, t. XIX, 1958, 173-220 y *El mapa prefectural de España*, en la misma revista, t. XIII, 1952, pp.5-72. La división de Floridablanca suponía organizar el territorio en las siguientes provincias: Galicia, provincias Vascongadas, León, Valladolid, Toro, Zamora, Salamanca, Ávila, Segovia, Madrid, Guadalajara, Toledo, La Mancha, Extremadura, las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, las Nuevas Poblaciones de Andalucía, Córdoba, Granada, Jaén, Murcia, Sevilla, Palencia, Aragón y Cataluña.

Artola, en su estudio *Los orígenes de la España contemporánea*, Madrid, 1959, da cuenta de un mapa de Meñiano con las divisiones provinciales. La referencia de Domínguez Ortiz se hace en el trabajo *La Sociedad Española del siglo XVIII*, Madrid, 1955. De cualquier forma interesa contrastar, paralelamente, tres planos existentes en el Servicio Histórico Militar: *Mapa de España dividido en prefecturas y divisiones militares*, fechado en 1811 (sig. NB 2,24); *Mapa de España construido con documentos fidedignos y arregladas las últimas observaciones*

astronómicas, también de 1811 (sig. Nd 2,26); y el plano de Tomás López editado en 1810 *Mapa general de España dividido en sus actuales provincias, islas adyacentes y reino de Portugal* (sig. MB 2,31).

³¹Sobre el Plan de los Artistas ver siempre H. Lavedan *Histoire de l'Urbanisme. Epoque contemporaine*, París 1952, p.13, n°3, donde da referencia de la Sesión de la Comisión General des Arts de 30 de septiembre de 1793.

³²Solorzano escribía como aquellos eran los "barrios de las armas" de Madrid, añadiendo a ello Salas Baratillo, en su *Caballero Puntual* como los mismos eran "...la zona de destierro de los caballeros".

³³J. Mercader Riva detalló en artículo publicado en *Hispania* (n°122, pp.591) los Bienes Nacionales que se desamortizaron en la España de José Napoleón y años más tarde, el mismo estudioso detallaba, en su libro *José Napoleón, Rey de España* op.cit. pp.380 los bienes desamortizados en Madrid, tomando como base los suplementos de las *Gacetas* de 23 de octubre de 1809 y el suplemento de 28 de febrero de 1810. Ver, igualmente, la comunicación *La desamortización española bajo José Bonaparte* que éste presentara en las Actas de las Primeras Jornadas sobre metodología aplicada a las Ciencias Sociales, Santiago de Compostela, 1975, pp.83-96.

³⁴Sobre la organización del Estado napoleónico ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op.cit. pp.121. y p.115 donde señala las funciones que se asignó, por Decreto de 6 de febrero de 1809, al Ministerio del Interior.

³⁵Sobre la política cultural en Madrid sobre José Napoleón J.G. Demerson estudia, en su publicación sobre Meléndez Valdés, cómo aquella gran instrucción se configuró a semejanza de Francia, intentándose que en ellos estuvieran reunidos todos los haberes. Ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op.cit. pp.546. Existe, en los archivos de José Napoleón que se encuentran en los Archivos Nacionales de París: *Minutes des Decrets...* 1812. Archives de Joseph Bonaparte, 381, AP 14, n° 2.

El gobierno josefino protegió a la Academia y, en este sentido, en noviembre de 1811 volvió a abrir los estudios de arquitectura si bien la Academia tenía ahora unas características bien distintas. Ver op.cit. pp.544.

Sobre la expropiación de gran parte de los terrenos perteneciente a un convento madrileño y su destino a jardín botánico

para experimentos agrícolas, ver E. Sarraablo Aguares: *La vida en Madrid durante la ocupación francesa*, op.cit. pp.233. Igualmente pp.229, n° 111 aparece una primera referencia a la voluntad de organizar un proyecto de pinturas en el Palacio de Buenavista así como un depósito general de Cartas Geográficas nacionales y extranjeras o el establecimiento de una Bolsa, así como un Tribunal de Comercio en el Convento de San Felipe. Algunos de estos proyectos fueron retomados por la Academia de San Fernando. Sobre la organización del Museo de Pintura, Mercader Riva da la noticia según la cual Pedro Zengoitia —profesor de arquitectura— pretendía entrar como conservador en el futuro Museo: ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op.cit. pp.549. Además, señala dos datos importantes: en primer lugar como se destinaron 10.000 reales para el museo y, en segundo lugar, cómo en el Archivo del Palacio Real (Papeles Reservados) existe documentación sobre el tema (ver pp.500).

Sobre la organización del Museo ver n° 273, donde se explica el contenido de la *Gaceta de Madrid* de 24 de agosto de 1811 y el Decreto de 20 de diciembre de 1809.

Sobre el proyecto de Cartoteca y su organización, Mercader Riva op.cit. pp.550 (n. 290-291) destaca cómo se pretendía organizar un museo militar en el convento de San Felipe de Neri, agregando máquinas modelos e instrumentos ya existentes, así como una librería que recogiese lo publicado en las escuelas de Artillería y de Ingenieros.

³⁶P. Sarraablo Argüelles: *La vida en Madrid durante la ocupación francesa*, op.cit. pp.228. Ver también J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op.cit. pp.480, n° 151. Ver, además, el trabajo publicado por Carlos Saguar: *El cementerio general del sur o de la Puerta de Toledo, obra del arquitecto D. Juan Antonio Cuervo*, en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo XXIV, 1966, pp.111-120. Ver el *Decreto de 4 de marzo de 1809, ordenando la construcción de cementerios en Madrid y prohibiendo el enterramiento en las iglesias*.

Sobre la política de hospicios en la España bonapartista ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op.cit. pp.562. Sobre los establecimientos públicos en Madrid y la Comisión formada por los Consejeros de Estado Francisco Amorós y Conde de Guzmán, ver op.cit. pp.476. Sobre la organización de los establecimientos benéficos, op.cit. pp.565, n° 23. La cita a los hospitales que expone

García de la Prada figura en el Memorial citado que se encuentra en el Archivo del Ayuntamiento de Madrid. Entiendo que importa tener presente el *Proyecto de decreto, presentado por José Bonaparte sobre Hospitales civiles*, 4-X y 19-XII de 1809, A.D.E., Catálogo Mata Linares, tomo II, 2766; t. LXXI, ff. 364-381. Ver, de forma paralela, *Anotaciones de D. Benito de la Mata Linares sobre hospitales*, 1810, A.D.E., Catálogo Mata Linares, tomo II, 2769; t. LXXI, ff. 408-431. En la propia Academia de San Fernando, con fecha junio de 1809, Miguel Antonio Marichalar presentaba una *Planta geométrica para el proyecto de un Hospital* (A.S.F., BA 27/698) que entiendo refleja un tema interesante puesto que asume las tipologías esbozadas en aquel momento por los arquitectos franceses sobre la tipología de hospital.

⁴⁷ASA 3-70-21

⁴⁸A. Moreno Jiménez: *De Madrid en el siglo XIX. El caso de los Carabanchales en Estudios Geográficos*, n°156-57, pp. 465-462.

⁴⁹R. Mesonero Romanos: *Memoria de un sesentón*, Madrid, 1975, p.212

⁵⁰A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* Madrid, 1978, p.7, n°6 cita AVS 2-369-1 señalando cómo se trata de un informe redactado por el Ayuntamiento de Madrid tras un cuestionario enviado a artesanos y dueños de manufacturas de la capital. Reproducido como documento 8, p.177-179.

⁵¹A. Regás: *Estadísticas de la provincia de Madrid*, Madrid, 1835; M. Cortés y López: *Diccionario Geográfico-histórico de la España Antigua Tarraconense, Bética y Lusitana. Madrid 1835-36* así como F.J. Cabanes: *Guía general de Correos, Postas y Caminos*. Madrid 1830.

⁵²M.F. Carbajo Isla: *La población de la villa de Madrid desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XIX*. Madrid, 1987, p.214 y siguientes estudia el padrón de 1846, recogido en Madoz (op.cit. pp.468-71).

⁵³R. Más: *La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX*. En AA.VV. *Madrid en la sociedad del siglo XIX*. Madrid, 1986, t.I, pp. 23-87. Ver, en concreto, p. 51, n° 19.

⁵⁴A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. comenta, p.9, cuál era la relación de los contribuyentes en 1835. ver, igualmente, R. Más *La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX*. En AA.VV. *Madrid*

en la sociedad del siglo XIX op.cit. p.67. Clementina Díez de Baldeón señala, en su texto *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* Madrid, 1986, p.47 señala las condiciones en que se produjeron muchas de estas compras.

⁴⁵F. Roch: *Remodelaciones urbanas en el Madrid del siglo XIX* en AA.VV. *Madrid en la sociedad del siglo XIX*. Madrid, 1986, t.I, p. 96 comenta el número de fincas afectadas por la desamortización, presentando una ligera diferencia en las cifras frente a los datos ofrecidos por Bahamonde op.cit. p.27. Consultar, igualmente, R. Más: *El Barrio de Salamanca. Planteamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*. Madrid, 1982, p.23.

⁴⁶ASA 6-62-3.

⁴⁷Consultar la antología sobre la obra de Mesonero Romanos publicada en 1964 por la editorial Taurus. Sobre las mejoras de 1834, ver el trabajo de J. Martín Muñoz: *Madrid y la reforma del Marques de Pontejos* en AA.VV. *Madrid en la sociedad del siglo XIX*. Madrid, 1986, t.I, p.197.

⁴⁸R. Más *La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX*. En AA.VV. *Madrid en la sociedad del siglo XIX* op.cit. p.80.

⁴⁹M. Capella: *La industria en Madrid*. Madrid, 1963. T.II, p.683.

⁵⁰D. Brandis: *El paisaje residencial en Madrid* Madrid, 1983, p.233.

⁵¹A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. p.22.

⁵²J. Martín Muñoz: *Madrid y la reforma del Marqués de Pontejos* en AA.VV. *Madrid en la sociedad del siglo XIX*. Madrid, 1986, t.I, p.198 señala cuál fue la participación de las empresas privadas en la reforma de Madrid. Tales criterios fueron avanzados, en el Congreso Nacional de Urbanismo de 1926, por los catalanes Rubió Tudurí, Porcel y Llopart; ver, al respecto, *La Construcción Moderna* t.XXV, 1927, pp.264-9; 314-5; 325-6; 344-9.

⁵³M. Bassols: *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. Madrid, 1973. p.61.

⁵⁴C. Gavira y J. Ruiz Varela: *Red viaria e infraestructura como condicionantes de las divisiones administrativas municipales en Madrid, fronteras y territorio*, Madrid, 1992, p.35. La cita al Dictamen de la Comisión especial nombrada por el Ayuntamiento constitucional aparece la nota 30.

⁵⁵E. Ruiz Palomeque: *Ordenación y transformaciones urbanas del casco*

antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX. Madrid, 1976, p. 219, n°147

⁵⁶F. Muro y P. Rivas: *El Madrid de Isabel II: entre la teoría y la practica en Ildefonso Cerdá: Teoría de la viabilidad urbana*. Cerdá y Madrid. vol.II, pp. 23-40

⁵⁷J. Leal Fuertes: *Un Plan de ampliación de Madrid en 1846* en *Revista de Estudios de la Vida Local*, n° 86, XV, marzo-abril 1956, pp.222-7.

⁵⁸R. Mesonero Romanos: *Memoria sobre la ampliación de Madrid propuesta en la R.O. de 6 de diciembre de 1846* en *La Ilustración, Periódico Universal* de 24 de abril de 1851.

⁵⁹C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.132.

⁶⁰W. Hegemann comentaba, en texto que elaboró para la exposición de Berlín de 1910 (*Der Städtebau nach den ergebnissen der Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf* Berlin, 1911, t.I, p.58) la situación del Berlín de Orth, remitiendo en n°87 al texto *August Orth, ein Lebensbild von Gustav Ebe*. Berlin, 1904. La referencia a H.V. Treitschke en *Der Sozialismus und seinner Genmer*, Berlín 1874.

⁶¹M. Bassols: *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. op.cit. p.68.

⁶²ibid. p.70.

⁶³R. Más ha estudiado los cambios en el precio del suelo en *La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX*. op.cit. p. 78, detallando la especulación que algunas fábricas plantearon entre 1836 y 1862. Igualmente, C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.47 estudia el mismo problema. Cerdá comentaba el dato en su estudio sobre la *Viabilidad de Madrid*, publicado en *Ildefonso Cerdá: Teoría de la viabilidad urbana*. Cerdá y Madrid. vol.II, pp. 83, nota 197 y 198 al comentar cómo "...¿qué proporción guardan los cuartos bajos y bohordillas con las demás viviendas?" Señalando, más adelante, cómo "...de las 271.254 almas que tiene Madrid, las 135.627 por lo menos viven en bajos y bohordillas añadiendo (p.90, n.254) cómo "...hay también en Madrid 536 entre palacios y casas particulares al servicio de una sola familia". Cerdá citaba, como fuente de estos datos, *Novedades* de 1842.

⁶⁴Barón de Parlavé: *Madrid al Daguerrotipo*, Madrid 1849, citado por C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.132, n.2

⁶⁵Vicens Vives: *El romanticismo en la Historia en Hispania* X, 1950, p.751. En

septiembre de 1835 se publicaba una Real Orden encargando a los ayuntamientos de Madrid y Barcelona el estudio de viviendas para obreros; Mariano de Albo señalaría, en sus *Observaciones sobre mejoras de Madrid y proyecto de ensanche de la Puerta del Sol*, Madrid 1854, las necesidades del cambio, necesidad que sería retomada por la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas en el *Informe que la Real Academia... eleva al Gobierno sobre la Reforma de las leyes de inquilinato*. Ver *Memorias de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas* t.I, Madrid 1861, pp.265-328. Ver, igualmente, Pere Felip Monlau: *Higiene industrial. ¿Qué medidas higiénicas puede dictar el Gobierno a favor de las clases obreras?* Madrid 1856 y Joaquín Salarich: *Higiene del tejedor*, Vich, 1858, editados estos dos últimos por Antonio Jutglar, Barcelona 1984.

⁶⁶Fernán Caballero: *Noticias topográfico-estadísticas sobre la administración de Madrid*. Madrid, 1840. Sobre las reformas del Madrid en aquellos años, ver *Nuevo Manual de Madrid* en Obras Completas, a cargo de C. Seco Serrano, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid 1967, p.200-1 así como el trabajo de Jorge Campos: *La sociedad de 1850, textos extraídos de Ayer, Hoy y Mañana*. Madrid, 1968.

⁶⁷F.de Paula Mallado: *España geográfica, histórica, estadística y pintoresca*, Madrid 1845, aparece citado en el trabajo de Carmen Gavira: *Red viaria...* en *Madrid, fronteras y territorio*, op.cit. nota 30.

⁶⁸Carmen Gavira: *Red viaria e infraestructuras...* en *Madrid, fronteras y territorio*, op.cit. p.42, n°33

⁶⁹D. Wiczoreck: *Camillo Sitte e gli origini dell' urbanistica moderna* Milán, 1994, p. 56 y sig. Estudia el papel del ingeniero en la sociedad del XIX, y la situación alemana coincide en aquellos momentos con la descrita por Mesonero cuando señala "...los recursos económicos se destinan, es sabido, casi exclusivamente a remozar la infraestructura viaria y sitúan al ingeniero en un lugar privilegiado. Es entonces cuando la reunión de capitales sin el mayor gusto y exigencias de la época permiten al pueblo de Madrid seguir la marcha civilizadora del siglo y acometer, bajo la experta dirección de estos profesionales, obras gigantes que han de variar completamente sus condiciones de existencia". En R. Mesonero Romanos, p. 199.

⁷⁰Las cifras sobre el tendido de ferrocarril aparecen en la introducción de Miguel Artola al trabajo AAVV *Los ferrocarriles*

en España (1844-1943). *El Estado y los ferrocarriles*, Madrid 1978, t.I, pp.22-27.

⁷¹ *Revista de Obras Públicas* t.I, 1853, pp.1-2 y t.VI, 1858, p.155. La intervención de Sagasta se produjo el 28 de marzo de 1855. Ver C. Massa Sanguinetti: *Historia política del Excmo. Sr.D. Práxedes Mateo Sagasta*. Madrid 1876, pp.18-19.

⁷² Sobre *La Urbana*, ver el folleto *La Urbana, sociedad anónima para mejorar y ensanchar la población de Madrid*, Madrid 1846. Otra singular empresa inmobiliaria de la que da noticia C. Díez de Baldeón (op.cit. p.55) fue el *Centro Industrial y Mercantil* que en 1846 compró la colonia Santa Eulalia, junto a la castellana, proponiendo edificar en este espacio 3.000 o 3.500 viviendas obreras, que retuvo el terreno hasta 1884. También C. Díez de Baldeón (p.56) comenta quiénes eran los miembros de la Junta del *Centro Industrial y Mercantil*.

⁷³ Andrés Bazán Díez presentó su texto en 1832 (*Descripción sobre las diferentes formas de calles...*) y su signatura en el Archivo de la Real Academia de san Fernando es 308.36/3; el documento de José Joaquín Troconiz (*Cuáles deben ser las miradas de un arquitecto para la formación de una ciudad...*) tiene como signatura 311-4/3.

⁷⁴ J.L. Aranguren considera, en *Moral y sociedad. Introducción a la moral social española del siglo XIX* Madrid 1974, p. 100 señala cómo, en su opinión, el prestigio del ingeniero surge durante la Restauración.

⁷⁵ Palacio Valdés destaca cómo, junto a Echegaray, sobresalió en los debates del Ateneo el también ingeniero Gabriel Rodríguez. Ver, sobre la formación de los ingenieros, revistas como *La revista Minera, periódico científico e industrial*, redactado por una sociedad de ingenieros, editado por vez primera en 1850 (tres años antes, en consecuencia, que la *Revista de Obras Públicas*). La referencia de Palacio Valdés aparece en el texto *Los oradores del Ateneo* y figura en el t.II de las *Obras Completas*, Madrid 1870, p.1175.

⁷⁶ A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. p.23; señala cómo todos los negocios inmobiliarios de 1860 comenzaron a fraguarse en 1848 y da el nombre de los representantes de la banca extranjera en los consejos de administración de las sociedades inmobiliarias.

⁷⁷ W. Ashworth: *L'Urbanistica in Gran Bretagna: 1900-1950*, Milán 1988.

⁷⁸ P.F. Monlau: *¿Qué ventajas reportaría a Barcelona la demolición de las mura-*

llas que circundan la ciudad? Barcelona, 1841.

⁷⁹ *El Informe presentado al Sr. Ministro de la Gobernación... sobre el aumento de extensión ... a los actuales límites de Madrid* apareció en la *Gaceta de Madrid* de 9 de diciembre de 1846, pp.2-3.

⁸⁰ Rafael Más señala, en su trabajo *El Barrio de Salamanca* op.cit. p.22 n°8 cómo la citada *Proposición que una Sociedad de capitalistas hace el Gobierno ... para el ensanche ... de la Capital* se encuentra en AV Corregimientos, 2-315-19. Se trata del plan de Mendizábal de 1847 por el que se proponía un mayor aprovechamiento de los espacios industriales y el extramuros.

⁸¹ El proyecto de ordenanzas de 1846 fue redactado por Mesonero, Piernas y Seco de Cáceres, sumándose a la Comisión Pascual Colemer y Zabaleta así como tres de los propietarios que pagaban mayor contribución (Murga, Gómez de la Cortina y Diego del Río). C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.30 detalla y estudia los trabajos de esta Comisión. Ver, igualmente, la *Guía de Madrid. Proyecto de mejoras generales presentadas el 23 de mayo de 1846 al Ayuntamiento por el regidor del mismo, Mesonero Romanos*. Interesa, igualmente, consultar el texto: *Trabajos no coleccionados del mismo Mesonero* publicados en 1903 y en que se recogían artículos publicados en *La Ilustración*, *Diario de Avisos*, *Semanario Pintoresco Español*, o *Museo Universal* entre 1846 y 1849.

⁸² A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. p.55 cita *La Época* y comenta la falta de mano de obra disponible en esos años en Madrid.

⁸³ El estudio de los planos de Colubi de la zona Sur corresponden a las secciones 22, 24, 25, 26, 27 y 29. Ver, al respecto, ASA 0,69-52-1.

⁸⁴ Ver Pilar González Yanco: *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana de la ciudad en Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1977, p.91. Los datos de archivo a los que nos referimos (no citados en el artículo citados) corresponden a AHP n° 25.716, 27.418 y 33.982.

⁸⁵ R. Mesonero Romanos: *Proyecto de mejoras generales presentadas el 23 de mayo de 1846 al Ayuntamiento*. Biblioteca de Autores Españoles, 1967, pp.289-294.

⁸⁶ *Gaceta de Madrid* 6 de diciembre de 1846, comentado por C. Díez de Baldeón:

Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX op.cit. p.29, n°22.

⁸⁷ Sorprende que el interés que en su día despertó el estudio de M. Cacciari sobre la *Utopía negativa* ignorándose, por el contrario, el papel que Donoso Cortés desempeñó en la España de los años cuarenta y cincuenta. Ver, al respecto, R. Calvo Serer: *España, sin problema*, Madrid 1949 donde estudia (p.33) el "pensamiento contrarrevolucionario de Donoso" y cita (p.35) los *Discursos* de 1849 citados en el texto. Ver C. Schmitt: *Interpretación europea de Donoso Cortés*, Madrid 1952 así como B. Urigüen: *Origen y evolución de la derecha española: el neocatolicismo*. Madrid 1986 y el clásico texto de P. Sainz Rodríguez sobre la *Evolución de las ideas sobre la decadencia española*, Madrid 1962, en especial p.461 y sig.

⁸⁸ Donoso Cortés: *Obras Completas*, Madrid 1970, t. I, p. 661-2 y t.II p.479

⁸⁹ *ibid.* t.I, p.726-28.

⁹⁰ Las actividades del Congreso de los Diputados sobre cuestiones relativas a la reforma o construcción de ciudades importantes y el estudio del *Diario de Sesiones de las Cortes* es un material nunca hasta el momento consultado: ver, al respecto: *Normas sobre el establecimiento de nuevas poblaciones*, en *Diario de Sesiones* de 12 de julio de 1841, pp. 2169-2170; 14 julio 1841, pp.2.929-30; sobre el estado sanitario de Madrid (*Diario de sesiones de las Cortes* 22 de octubre 1.855, pp. 7.575-7.580); sobre la cesión a los ayuntamientos de varios edificios para establecimiento de beneficencia (*Diario de sesiones* de 18 de noviembre de 1.842, p.79); sobre la derogación del auto acordado sobre el inquilinato de las casas en la Corte (*Diario de sesiones* 13 de mayo de 1.841, p.887 y 889; 23 de mayo de 1.841, p.925; 25 de junio de 1.841, p.1.367 y 1.520-1.521 y 26 de junio de 1.841, p.1.569) o se polemizó sobre las obras de la Puerta del Sol (*Diario de sesiones* 14 mayo 1.857, pp.71-74; 18 mayo 1.857, pp.88; 25 mayo 1.857, pp.174 y 179-181; 27 mayo 1.857, pp.210-220; 28 mayo 1.857, pp.261-263 y 27 junio 1.857, pp. 941-943 así como, en 1.859, 10 de marzo de 1.859, pp.1.787-1.788; 16 de marzo de 1.859, pp.1.930; 17 de marzo de 1.859, pp.1.968; 5 de mayo de 1.859, pp.1.787-1.788; 6 de marzo de 1859, pp.3.040-3.050; 9 de mayo 1859, pp.3.121 y 10 de mayo de 1859, pp.3.124-3.125.

De los discursos parlamentarios de Donoso, sin duda el más destacable fue el que hacía referencia a la *devolución de los*

bienes al clero secular; aparecido en el *Diario de sesiones* de 16 de noviembre de 1.844, pp.500-502; 15 de enero de 1.845, pp. 1.228-1.243; 14 de marzo de 1.845, pp.1.824-1841; 14 de marzo de 1.845, pp.1.850-1865; 15 de abril de 1845, pp.2.082-2.091 y 8 de mayo de 1.845, pp.2.546-2.574) sobre la contribución territorial (*Diario de sesiones* 21 abril 1.858, p.1.272 y sig.).

⁹¹ A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. p.262 reproduce el artículo publicado en *Diario Español* de 1 de julio de 1853. Conviene recordar cómo el texto de Ildefonso Cerdá sobre la *Viabilidad de Madrid* dedica un excepcional estudio a la situación de la vivienda obrera en Madrid, centrándose en apartados tales como "solares de las casas; altura de las casas; distribución horizontal; división vertical; capacidad de las habitaciones; división de los espacios de interior de la población en relación a la higiene..."

⁹² "Francisco de Asís y Soler, así como otros vecinos de esta Corte, piden construir un cementerio de grandes dimensiones en las afueras". 1846, ASA 4-214-15.

⁹³ A. Bahamonde J. Toro: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX* op.cit. p.46 cita *La Época* de 14 de mayo de 1853 señala el carácter masivo de la emigración, y da noticia del artículo de Méndez Álvaro en *El Siglo Médico* reproduciendo (documento 25, p. 209) el mismo.

⁹⁴ C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.20e cita *La Época* de 10 de abril de 1853. Ver, igualmente, el trabajo de Rafael Más en *La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX*. op.cit. t.I, pp.23-87 así como, y del mismo Más: *Los orígenes de la propiedad inmobiliaria en el Extrarradio Norte de Madrid* publicado en *Ciudad y Territorio*. 1979, n°1, pp.77-86. Sobre la *Sociedad General de Crédito Mobiliario*, ver el trabajo de Nicolás Sánchez de Albornoz publicado en *Moneda y Crédito*, n° 97, 1966.

⁹⁵ A. Aparici: *La Ley Moyano de 1857 y sus repercusiones en Madrid* en Instituto de Estudios Madrileños. Aula de Cultura, Madrid 1981. Sobre las actividades de *La Matritense*, ver C. Díez de Baldeón: *Arquitectura y clases sociales en el siglo XIX* op.cit. p.18 Ver, además, P. González Faci. *Los accesos ferroviarios a Madrid*. op.cit. p.91

⁹⁶ C.M. Castro: *Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid*, p.85

LA CIUDAD LINEAL DE ARTURO SORIA, EJEMPLO DE URBANISMO LIBERAL

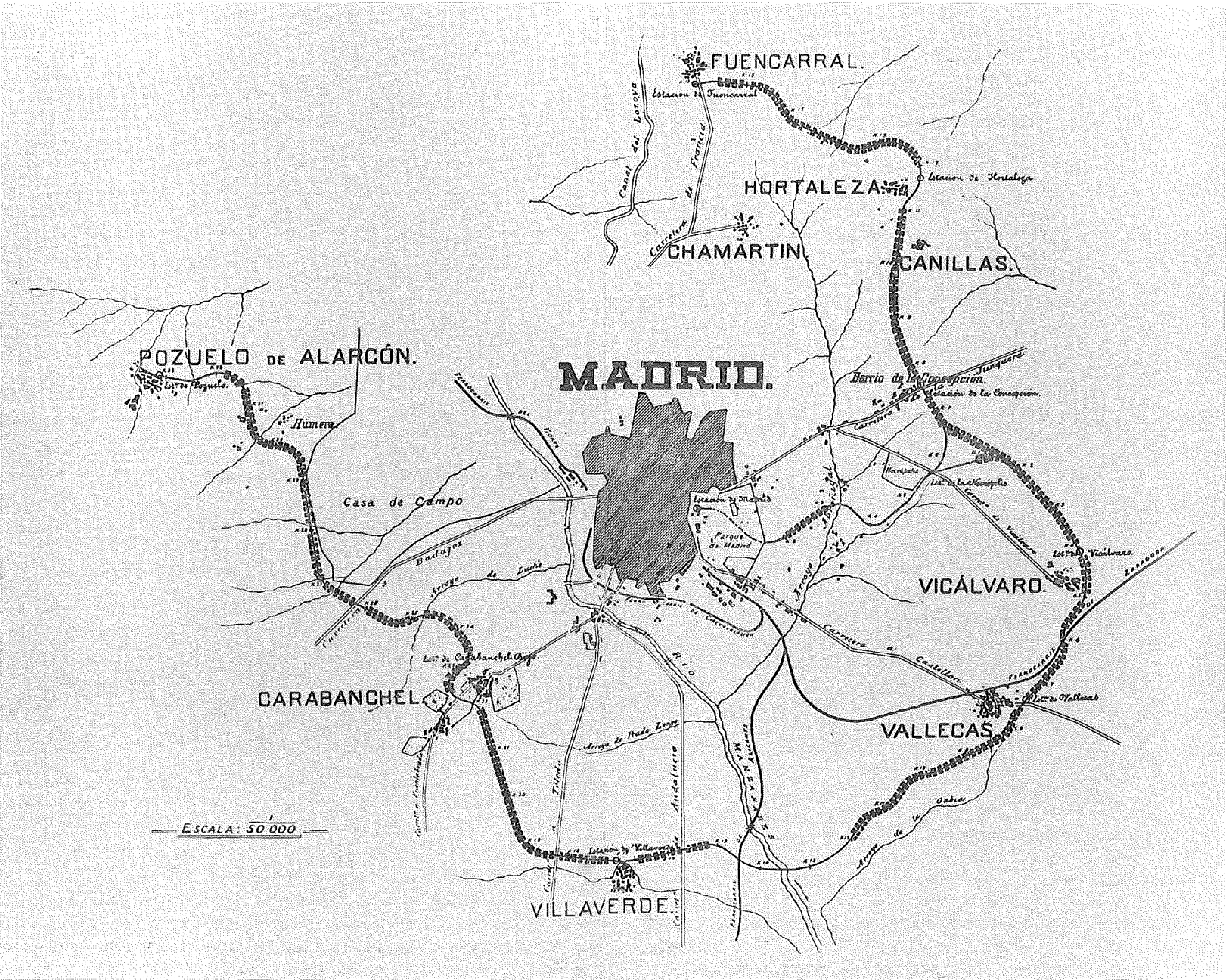
Extrañaría, al intentar una aproximación a los orígenes del Plan Regional, no estudiar el proyecto de Arturo Soria para la Ciudad Lineal. Concebida en 1882, ninguna de las imágenes urbanas propuesta por Soria tenía nada en común con la ofrecida por la ciudad existente ni tampoco con las soluciones formales propuestas por arquitectos o ingenieros para la posible transformación de los núcleos urbanos existentes. Soria, es sabido, planteó en pocos años dos tipos de intervención bien distintos: una, abstracta e imprecisa, sugería actuar sobre el territorio bien a escala intercontinental (proponía, por ejemplo, la construcción de una ciudad lineal a lo largo de un eje que uniese Bruselas con Pekín o Cádiz con San Petersburgo) al tiempo que abría la idea de una segunda, a escala nacional, cuyo objetivo fuese unir "...cada ciudad de una provincia con sus vecinas, progresivamente, a partir de la capital". Y frente a estas imprecisas propuestas Soria proponía —desde lo concreto y específico— llevar a la práctica su idea de una ciudad lineal concéntrica a la capital. Desde una primera crónica —publicada el 6 de marzo de 1882— Soria había venido esbozando su idea de una ciudad Lineal para Madrid: concibiéndola en un principio su ciudad lineal como núcleo independiente a la gran ciudad (capaz, paralelamente, de aprovechar las ventajas que pudiera ofrecer la inmediata metrópoli) sorprende que dos tipos de actuaciones tan distintos (la propuesta continental y/o nacional y la idea de una actuación ligada a la realidad urbana de Madrid) tuviesen idéntica solución formal.

Contrario a la política del Ayuntamiento tanto en materia de higiene como en lo relativo al crecimiento de la ciudad más allá del límite de las Rondas del Ensanche, Soria atribuía como causa de la elevada mortandad existente en Madrid (recordemos, por ejemplo, tanto los trabajos estadísticos elaborados por Luis Piernas, los desarrollados por Cerdá o los reseñados por Hausser), tanto a la estrechez de las calles como a lo insalubre de las viviendas, los sistemas de evacuación de aguas o el hacinamiento de la población. Buscando entonces dar remedio a las penosas condiciones de higiene y reclamando la posibilidad de una vivienda unifamiliar como alternativa a la alta densidad existente en el centro de la ciudad, Soria entendía que el tercer aspecto apuntado —el trazado de las calles— debía valorarse de manera nueva y fundamental, por cuanto que un viario estrecho y mal trazado no podía responder a las necesidades de los nuevos medios de transporte. Y creyendo que una respuesta técnica permitiría solucionar los problemas señalados, llevaba su reflexión sobre el transporte y comunicaciones (los nuevos inventos del tranvía, teléfono y teléfono) a un nuevo modelo urbano que buscaba conciliar las ventajas e inconvenientes de la vida en el campo con las existentes en el medio urbano ("ruralizar la vida urbana, urbanizar el campo.

Este es el problema cuya solución hoy por hoy es la Ciudad Lineal") en una propuesta que chocaba con la imagen de ciudad existente.

A riesgo de equivocarme, entiendo que más allá de la historia positiva sobre la construcción de la Ciudad Lineal es necesario —situando su propuesta en el debate urbano de finales del XIX— comprender tanto desde qué supuestos se configuró la propuesta de Arturo Soria como saber cuáles fueron sus referencias iniciales, cómo evolucionó la idea y de qué forma se transformó, así como conocer cuáles fueron sus contradicciones. El estudio de la Ciudad Lineal —y en este sentido la referencia al erudito trabajo de Miguel Ángel Maure es obligada— se ha visto empañado demasiado a menudo por tópicos que nunca han ayudado a comprender y han sido, en mi opinión, el peor enemigo de la obra de Arturo Soria. Gran culpa de ello la tuvo el propio Soria por los infinitos, reiterativos, imprecisos y vacíos escritos que publicó durante casi treinta años y en los que, en lugar de establecer una simple descripción técnica de su idea, optaba por presentar propagandísticamente aspectos que nadie podía creer o que a nadie interesaban. Aquella retórica fue culpable de que la idea de Soria se malentendiese, sirviendo de poco los innumerables documentos, ponencias y comunicaciones presentados en Congresos, reuniones internacionales o debates parlamentarios. Fueron equivocados por presentar el proyecto como el logro de un sueño, como la conquista de una utopía, sin destacar cuanto la idea era coherente con el urbanismo europeo de aquellos años; fueron equivocados porque en los distintos textos publicados nunca se explicaron cuáles fueron los cambios que se introdujeron en el modelo madrileño, por no explicar claramente las razones por las que su propuesta superaba tantas otras; fueron confusos al mantener una equívoca actitud frente al debate antiurbano mantenido en la Europa de aquellos años, y lo fueron igualmente por no destacar y enfatizar la singularidad de ser este proyecto concebido a una escala nunca planteada hasta el momento. Y, sobre todo, parecía como si la realidad —la Compañía Metropolitana de Urbanización, promotora del proyecto, era una sociedad con fines de lucro— avergonzase a su fundador, obviando el hecho más que importante de que se trataba de la primera ciudad privada del mundo.

¿Cuál fue entonces la novedad propuesta por Arturo Soria y en que medida su propuesta iba más allá de la mera construcción de una barriada-jardín, similar a tantas otras construidas en la Europa de aquellos años? En la cultura urbana de finales del XIX aparece como hecho característico la capacidad de presentar propuestas globales y, discutidas, ofrecer alternativas de distinta naturaleza: quienes propugnan la opción higienista en la vivienda y la definición de nuevos barrios obreros se oponen a la imagen neomedievalista que algunos

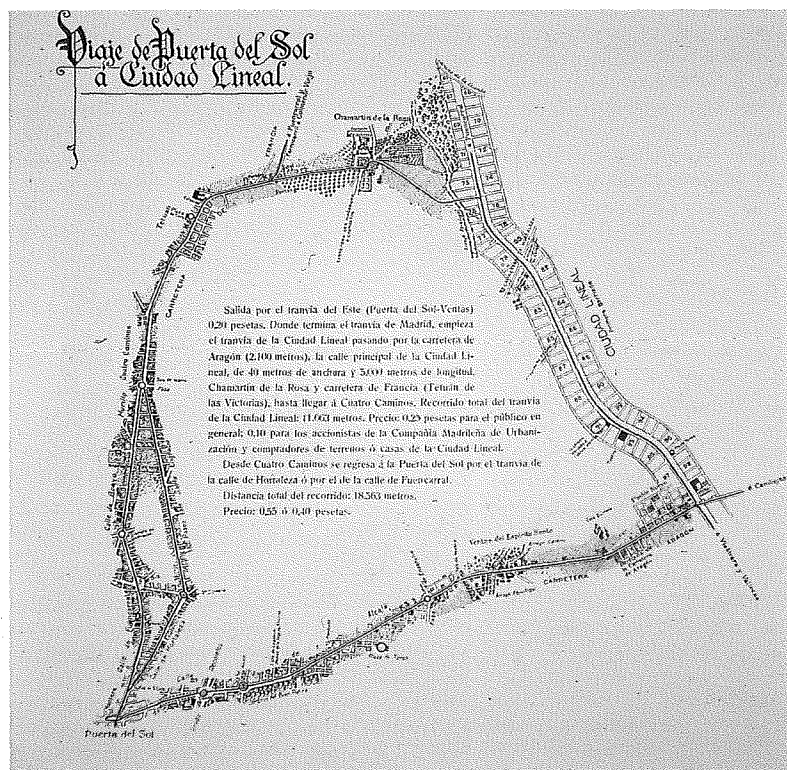


proponen, siendo Sitte, por ejemplo, definido por Giedion, como un “trovador que con sus canciones medievales busca sustraer la dimensión de la industria moderna”. Quienes se preocupan sobre la forma urbana y rechazan la trama ortogonal del “urbanismo del ingeniero” adoptan una actitud donde, tras criterios aparentemente esteticistas, se ocultan intereses ligados a la propiedad del suelo: oponiéndose al trazado de calles rectas (defendidas por el capital inmobiliario que busca la expropiación de grandes fincas) la opción de los pequeños propietarios era reclamar calles curvas y ajustadas al terreno, conscientes que el trazado de éstas, al ajustarse el viario a la forma de sus parcelas, repercutía positivamente en sus intereses por cuanto que era mínimo el suelo cedido para viario, pudiendo especular con el restante; a los trazados concebidos desde estudios de tráfico que proponen la ordenación amplias vías se opondrían quienes, preocupados por dar solución a la falta de vivienda obrera, argumenten que un trazado donde se explicitan los ejes principales supone advertir al gran capital dónde invertir (y, buscando grandes beneficios a medio plazo, retener) con lo que se imposibilita obtener suelo barato para la construcción de viviendas económicas...

En 1874 Baumeister había ya apuntado cómo el urbanismo moderno debía depender de aspectos tales como la primacía de condiciones de tráfico en el planeamiento; de la voluntad de concentrar los planes urbanos en las arterias principales, controlando todos los demás aspectos de acuerdo con las circunstancias locales y, por último, de la flexibilidad al proyectar nuevos núcleos urbanos, teniendo en cuenta el terreno. Retomadas estas ideas por Stübben (en el apéndice de su “Handbuch”) o por Brix, los tres supuestos definidos (tráfico; importancia de una arteria principal y flexibilidad en el trazado) señalaban que el campo de aplicación de la urbanística era la ciudad. Entendida como fenómeno natural, podía crecer de modo indefinido y debía ser monocéntrica y su expansión equilibrada. Por ello, buscando ordenar su crecimiento, algunos plantearon la necesidad de una declaración de principios, de un plan de conjunto donde se precisarían los problemas de tráfico, zonificación, situación y características urbanas de los edificios públicos y espacios colectivos... mientras que otros, por el contrario, entendieron que la construcción del Extrarradio se lograría aceptando que la calle principal fuese sólo eje direccional, convertida en elemento generador de un tejido urbano. Las propuestas fueron tan radicalmente opuestas y los criterios para definir las intervenciones fueron tan dispares que, durante un tiempo, el panorama apareció confuso: frente a quienes debatían sobre la belleza del monumento, otros entendieron que —previo a la propia edificación de la urbe— era necesario producir suelo urbano; y que si éste podía ser entendido como mercancía destinada a un mercado anónimo, la edificación era consecuencia y reflejo de los intereses del mercado; porque la labor del urbanista debía consistir en definir estrategias y ordenanzas, con vistas a reducir y combatir la especulación de suelo existente.

De entre las propuestas formuladas, algunos propugnaron —en su rechazo de la Gran Ciudad— abandonarla, retomar modelos urbanos pertenecientes a la historia y optar por la imagen de una ciudad segregada: valorada la Metrópolis como “tumba del proletariado”, entendieron que la solución era volver a la “Comunidad” donde los valores de “Alma y Cultura” se opusiesen al “Espíritu del parvenu”

A. Soria. Trazado del tranvía de circunvalación. 1894.



(no olvidemos que coetáneos a Tönnies o Schaeffler, entre los seguidores españoles de Donoso Cortés o Balmes hubo quienes propusieron —como el Obispo gerundense Torrás i Bages— abandonar la Barcelona industrial y marchar a pequeños núcleos medievales, iniciando allí un nuevo tipo de comunidad); pero otros, frente a los anteriores, optaron por la idea de una ciudad-jardín entendida como núcleo-satélite dependiente de las tensiones existentes en la gran ciudad; pero sabemos también que la ciudad que Arturo Soria formula en el comienzo de los ochenta —entendida, dirá, como alternativa a la Metrópoli— se plantea desde una valoración del suelo que nada tiene en común con otros supuestos urbanos formulados en esos años. Formulada la idea de la Ciudad Lineal, Soria había solicitado apoyo económico al Ministerio de Gobernación: y tras ser denegada su petición por considerarse que el proyecto no era una “propuesta de Ensanche”, Soria fundaba la Compañía Madrileña de Urbaniza-

A. Soria. Ciudad Lineal. Plano de la Primera y Segunda barriada en construcción. 1894.

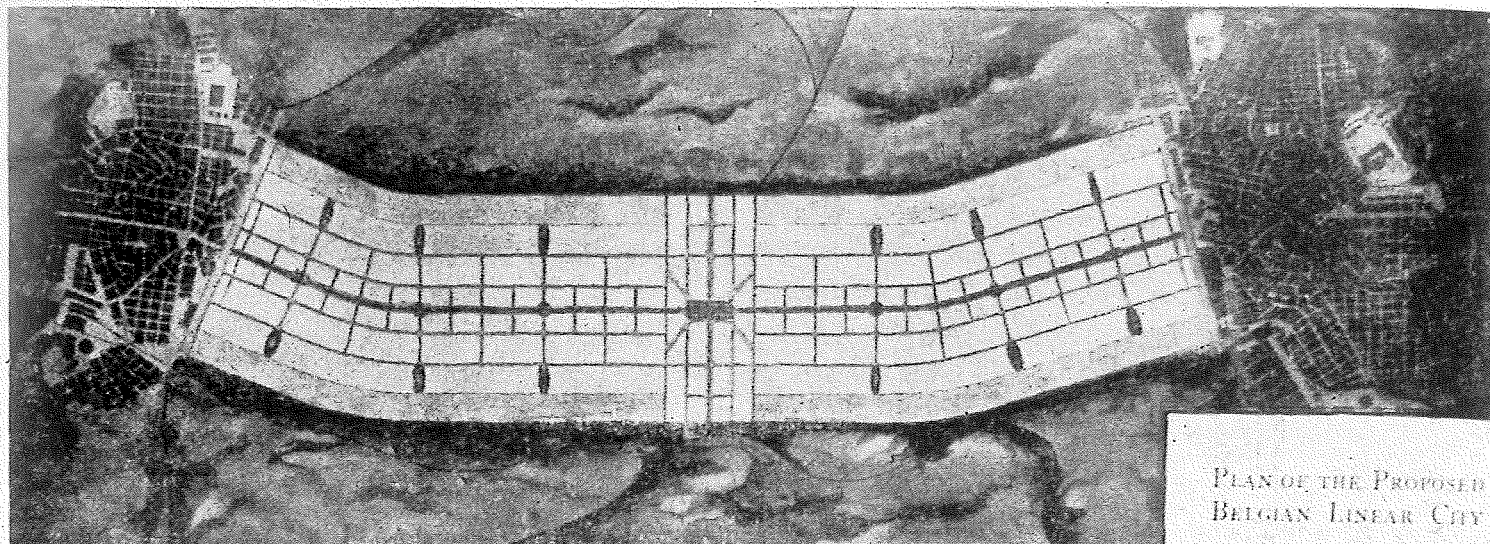


ción proponiendo la suscripción de 500 acciones de 500 pesetas cada una; y constituida en 3 de marzo de 1894 la CMU como Compañía anónima por acciones con el objetivo declarado de construir viviendas y explotar el ferrocarril, el 16 de julio de 1894 se inauguraron, en el término municipal de Canillejas, las obras de la Ciudad Lineal.

La propuesta que Arturo Soria plantea para su Ciudad Lineal buscó, fundamentalmente, establecer nuevas reglas sobre la gestión del suelo urbano y —al margen de que publicitariamente insistiera en presentar su ciudad como alternativa a la existente— retomaba los problemas inherentes al debate urbanístico (forma de la ciudad, gestión de suelo, transporte, acceso a la vivienda, organización y distribución de parcelas, higienismo...) dándoles nueva solución formal. Optar por una distinta imagen urbana no significaba negar la naturaleza de los problemas formulados: en la contraposición entre Ciudad Lineal y ciudad-jardín inglesa, la propuesta de Soria se formula desde la referencia al modelo de ciudad liberal sobre la que se teoriza y que se empieza a construir: confrontar en consecuencia la idea de Howard con el modelo de Soria sería equivocado, independientemente que fuese el propio Soria quien reclamase tal confrontación: porque si el modelo inglés implicaba un tipo de ciudad ajeno e independiente en sus funciones y actividad a la Metrópoli, el proyecto de Arturo Soria se concibe desde las necesidades de la capital.

Sabemos que el concepto ciudad-jardín defendido por Howard no era original, si bien este le dio un significado más preciso que el que tenía anteriormente: utilizado incluso el término (no por Castern, en el berlinés núcleo de Wilmersdorf) por A. T. Stweart en 1869, para indicar un modelo de Urbanización en Long Island (Nueva York), el mismo Howard había señalado cómo su proyecto de ciudad-jardín se basaba en la propuesta que A. Marshall había formulado para Buckingham, si bien defendía su propuesta por ser menos rígida que aquella. En cualquier caso, y al margen de posibles antecedentes, el problema de las ciudades-jardín radicaba en establecer de qué modo una sociedad existente pasaba, de ser metropolitana, a valorarse fuera de la gran ciudad como nuevo núcleo independiente: ¿cómo debía producirse el salto? ¿Cómo explicar que se quisiesen aplicar los esquemas del ente maldito (el rechazo a la Metrópolis) allí donde se plantean esquemas de vida alternativa, allí donde los hombres se refugian para establecer la opción de un nuevo modo de vida? En Alemania, por ejemplo, el fenómeno de la ciudad se había desarrollado de manera diversa a como ocurriera en Inglaterra, entendiéndose el concepto "ciudad-jardín" ligado tanto a la voluntad por lograr establecer una relación con la tierra ("Bodenreform") como definir un nuevo modo de la vida ("Lebensreformsbewegung"). Y tanto daba, señalarían Unwin y Abercrombie, que la ciudad-jardín se destinase a empleados, cooperativistas o titulados (el hecho era establecer una ciudad independiente al núcleo existente y no, como ocurriera en los suburbios-jardín alemanes, dependientes de la Metrópolis) por cuanto dado que la ciudad-jardín reflejaba voluntad de establecer una nueva estructura urbana y no un nuevo orden.

Ajeno por completo al debate entre nueva estructura o nuevo orden social, e indiferente a los argumentos sobre tamaño, forma y espacio colectivo de la ciudad-jardín, la propuesta de Arturo Soria se concibe como dialéctica negativa del modo de actuar en la ciudad liberal de esos años: porque, asumiendo la problemática debatida por



la recién constituida ciencia urbana sobre los problemas de la ciudad, da, a cada uno de ellos, respuesta antagónica. Y en este punto entiendo que es necesario diferenciar la más que realista propuesta de Soria al proyectar su Ciudad Lineal para Madrid de aquellas otras que proponían unir continentes (Cádiz-San Petesburgo o Bruselas-Pekín) o, a “escala menor”, entre capitales de provincia de una misma nación.

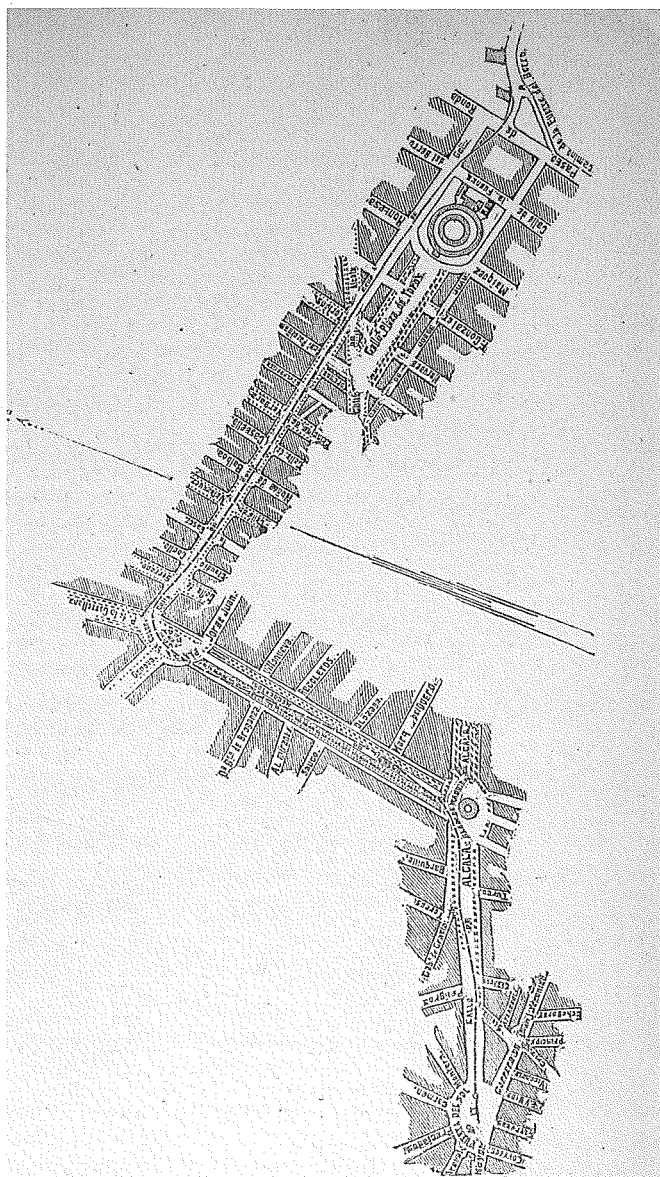
Los terrenos adquiridos en 1898 para la construcción de la primera barriada explicitaban claramente su idea: la Ciudad Lineal se entiende “...no como una barriada de hoteles de verano, casas de campo y casas para obreros, sino como una verdadera ciudad situada en las inmediaciones de una gran capital, habitada por todas las clases sociales, con casas más desahogadas, más higiénicas, donde la vida sea más agradable, más tranquila y mucho más barata que en nuestro carísimo Madrid”. Dividiendo sus propuestas urbanas en dos niveles bien distintos (el de la fantasía y el de la realidad) Arturo Soria traza en las inmediaciones de Madrid la primera ciudad privada que conocemos: si hasta el momento el urbanismo liberal en la España decimonónica había cedido la capacidad de urbanizar lo ya planeado —capacidad para construir y gestar los equipamientos— a una burguesía carente de proyecto de ciudad—, con su propuesta afrontaba problemas tan dispares y complejos como los de forma urbana, trazado, gestión o parcelación “desde los intereses del empre-

sario, supeditando para ello la forma de la ciudad a los intereses de su Compañía”.

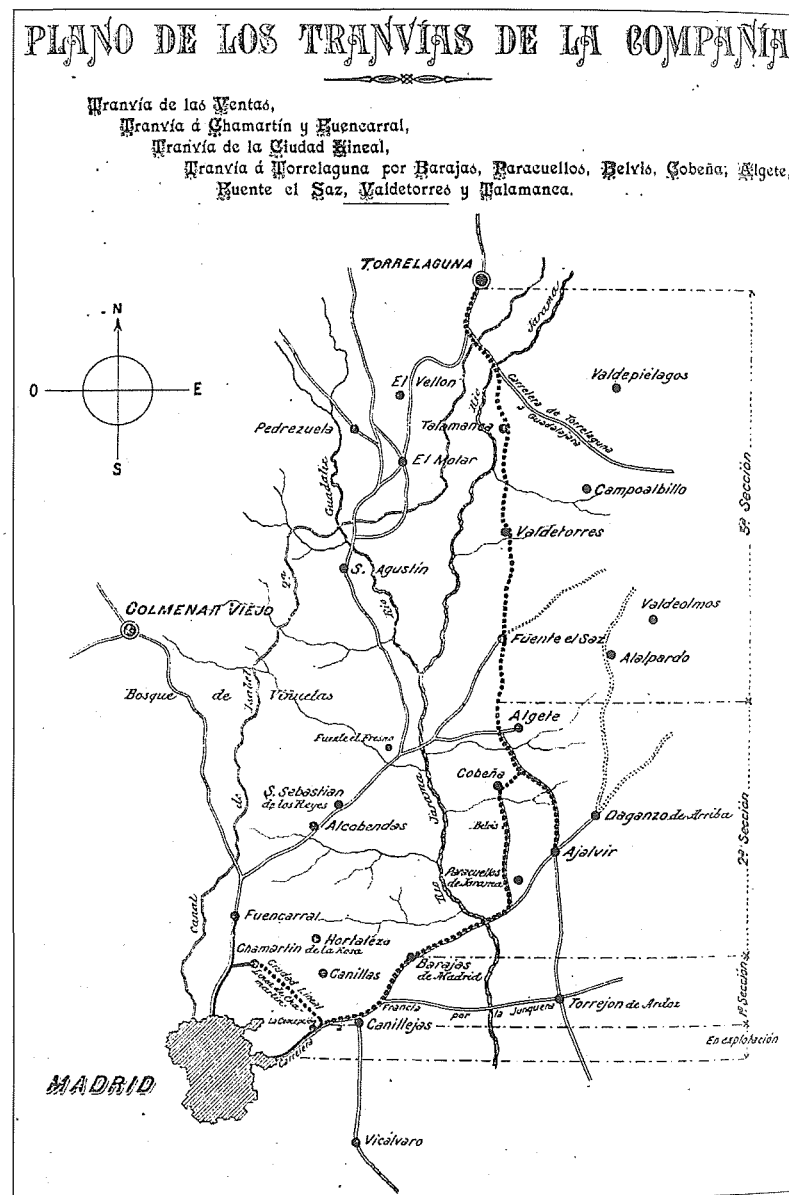
Hasta el momento, el debate sobre la ciudad liberal se había centrado en precisar cuánto y cómo debía limitarse la libertad individual frente a la reivindicación colectiva: si en la *Filosofía del Derecho* Hegel estudiaba el gran fenómeno constitutivo de la sociedad moderna (a la familia, ámbito de las relaciones privadas, se contraponen la sociedad civil, o mundo de las necesidades) es precisamente este debate —llevado a la ciudad— el que enfrenta a urbanistas y propietarios. Si desde las sociedades higienistas se reivindicaba, por ejemplo, el derecho a expropiar en términos similares a como habían planteado las sociedades de ferrocarril, es evidente que el suelo urbano podía ser “producido” como “mercancía” para un mercado anónimo, y la edificación se entendía como consecuencia del mercado y aparecía subordinada a éste. Por ello la idea de Soria era clara: suelo y edificación eran parte de un todo y su actuación debía plantearse de forma simultánea, definiendo por una parte el nuevo programa de necesidades y luego, desde la gestión, desarrollando un proyecto donde tanto equipamientos como tiempos de ejecución quedaran al buen criterio del empresario.

Si, en las grandes ciudades, las obras de infraestructura y transformación urbana quedaban dentro de la lógica de la privatización,

A. Soria. Detalle del itinerario recorrido por el tranvía de la Ciudad Lineal.



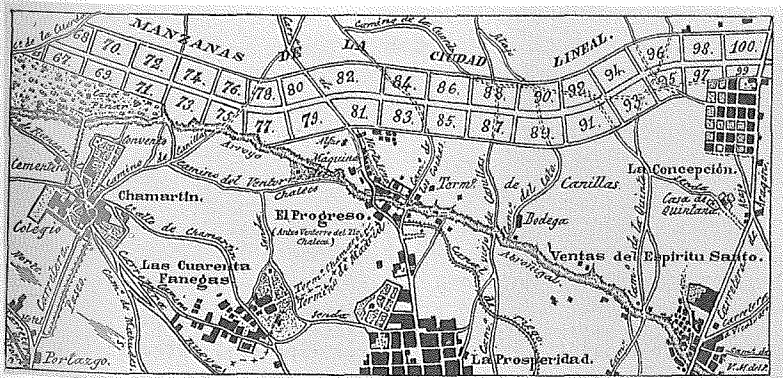
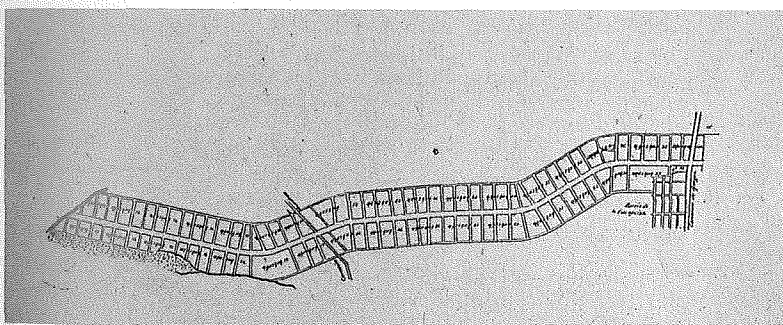
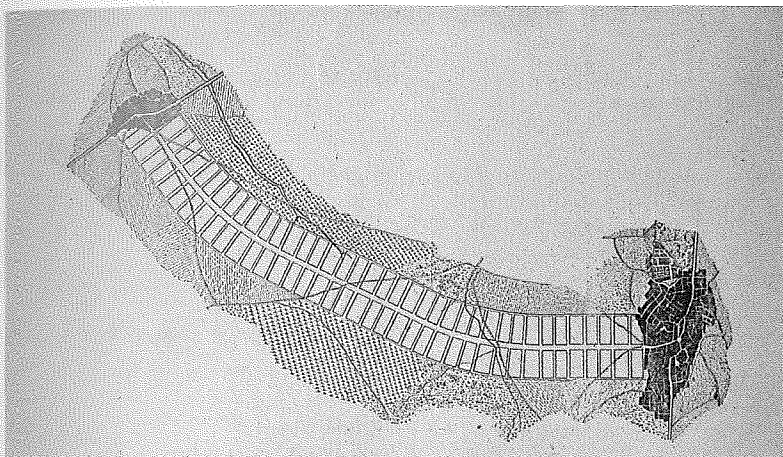
A. Soria. Propuesta de tranvías de la C.M.U. en el entorno de Madrid. 1894.



Arturo Soria. Ciudad Lineal enlazando dos ciudades.

Plano de la 1.^a barriada de la Ciudad Lineal en Madrid.

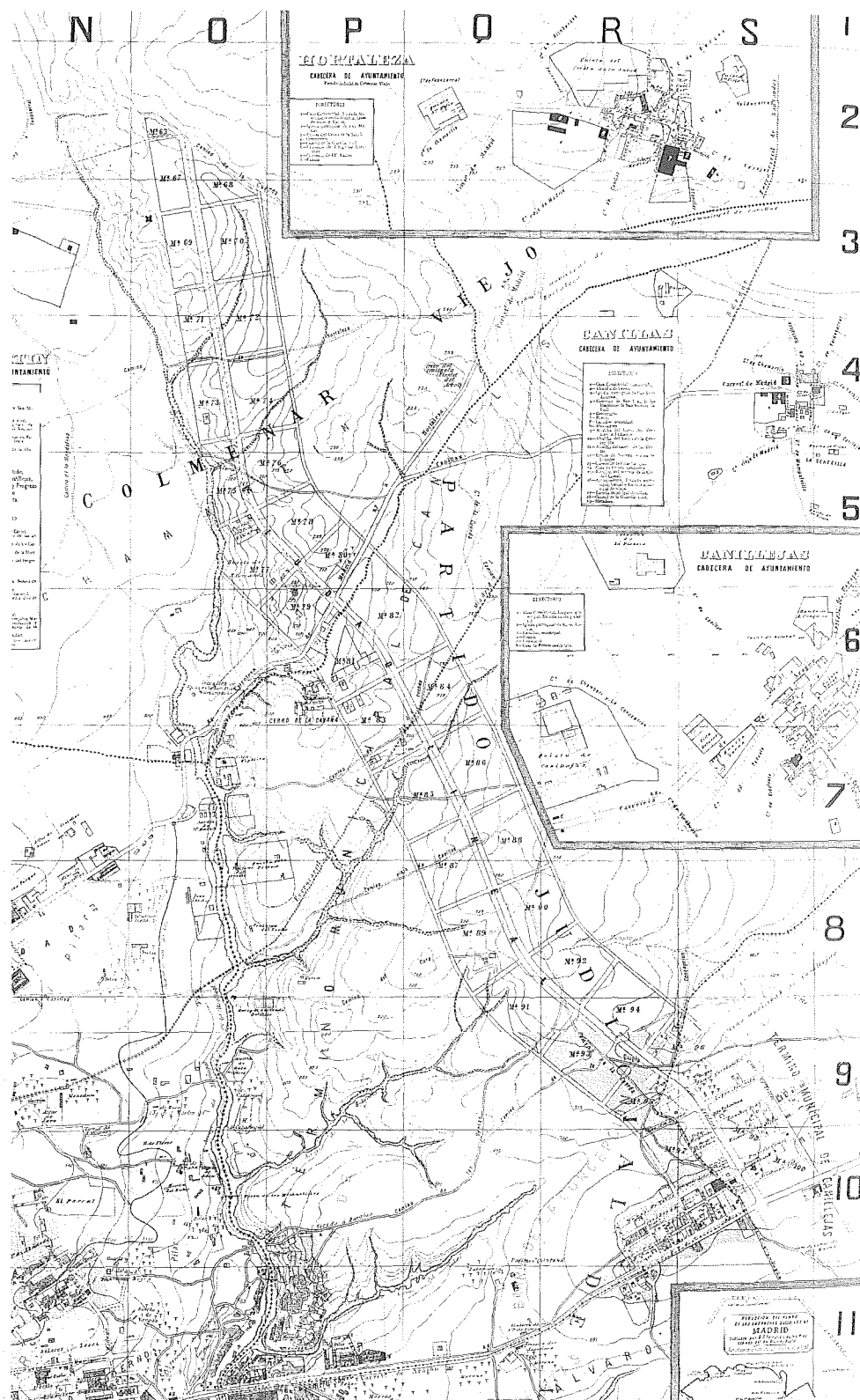
Primera barriada en la Ciudad Lineal, de 5.200 m. de longitud, desde la Carretera de Aragón hasta el Pinar de Chamartín.



Soria entendió que la renta del suelo y la construcción misma de la ciudad eran también asumibles por el privado. Consciente que la construcción de un nuevo núcleo urbano implicaba dos fases tan distintas como eran la producción de suelo y luego la edificación —proceso no existente en el XVIII, dado que la ciudad se entendía como un todo perteneciente a la Corona, desarrollándose en consecuencia en tiempos paralelos— Soria se enfrentó a lo que Cerdá había concebido como gastos urbanos inherentes y adherentes (los primeros correspondían a expropiaciones, construcción, expansión, explanación. . y los adherentes eran gastos de construcción de calles, colectores...); y buscando reducir al mínimo unos y otros, limitaba el gasto principal a la compra de suelo para lo cual creaba una Sociedad por acciones que permitiese afrontar la idea sin el desembolso de un gran capital inicial y, buscando un cambio importante en los usos que facilitase capitalizar los esfuerzos, ligaba la construcción de su ciudad a diversos negocios (ferrocarril de circunvalación, central de energía eléctrica, inversión en otras zonas de la ciudad...). Acusado entonces por algunos —por quienes no supieron diferenciar el alcance real de su propuesta de los proyectos abstractos presentados— de revolucionario y demagógico, su respuesta fue siempre afirmar que su modelo de ciudad era la realización —con sentido conservador y con procedimientos conservadores— de una justa repartición de la tierra.

En un momento en que se producen fuertes inversiones en la construcción del Ensanche, cuando, además, el Estado cede a la burguesía la capacidad de construir y administrar servicios y dotaciones definidos por el Poder, Soria propone —y aquí radica, en mi opinión, lo singular y lúcido de su propuesta— construir una ciudad privada, concebida, diseñada, construida y gestionada por una Compañía por acciones. Ciudad donde el programa se entiende no ya desde el sueño (desde la utopía, o desde la fantasía, como tantas veces se ha insistido) sino desde la referencia a la ciudad liberal; lo que se pretende no es construir una ciudad-satélite reformista, donde se ubiquen las viviendas obreras o casitas unifamiliares para los partidarios del “movimiento para la reforma de la vida” sino, por el contrario, viviendas para “obreros de cuello blanco”, para profesionales liberales, para miembros de la aristocracia que dependen y desarrollan su actividad en la gran ciudad. No se trata pues de establecer —diga lo que diga en sus escritos— un núcleo independiente, sino tan sólo una ciudad distante: y prueba de ello es la enorme actividad que desarrolló para lograr la concesión del tranvía que uniese Madrid a la Ciudad Lineal: porque solo así se conseguiría establecer, a una distancia prudente y en un tiempo corto, la definición de una ciudad alternativa a la existente. Y si, al constituirse la CMU, el capital inicial se dedicó a la adquisición de terrenos, el primer capital obtenido se empleó no en construir viviendas sino en establecer una costosísima infraestructura de viales: planteada la propuesta madrileña desde la abstracta adopción de la cuadrícula, la contradicción se plantea cuando propone la construcción de otras ciudades lineales, entendidas como solución a la polémica mantenida en aquellos años sobre la necesidad de una colonización interior: para ello, ofrecía como solución lo que llamó proyecto de decreto, por el cual planteaba completar el proyecto propuesto por el ministro Gasset sobre caminos vecinales, utilizándolos como

Ciudad Lineal de Madrid, en el plano de Facundo Cañada.





un proyecto de esta naturaleza son completamente distintos a los formulados en el trazado de una ciudad-jardín. Concibiendo con una escala fuera de toda lógica —planteando una operación inmobiliaria donde la escala era determinante, al implicar la necesidad de establecer un sistema de transporte privado que uniese Madrid con su Ciudad Lineal) el proyecto de Soria es, sobre todo y ante todo, una actuación en el territorio de la que no existen precedentes: y conviene no olvidar que su propuesta fue anterior a la Ley de 19 de septiembre de 1889, por la que se establecía que la Junta de Urbanismo y Obras del Ministerio de Gobernación estudiase la viabilidad de llevar el término municipal de Madrid a un radio de 8 Km.

El debate sobre la forma urbana tuvo, en las ciudades españolas de fin de siglo, una característica un tanto singular al plantear en realidad la construcción del Extrarradio cuando el Ensanche apenas estaba iniciado. Sucedió, en efecto, que aprobar los planes de Ensanche significó fijar un límite o perímetro de la nueva ciudad, estableciendo además una jerarquía en el viario; como resultado, y ante la rápida operación de suelo planteada por el capital inmobiliario (comprar y retener), muchos de los nuevos habitantes de la ciudad (los nuevos inmigrantes), ante los elevados alquileres, optaron por abandonar la zona acotada que era el ensanche, refugiándose, de forma anárquica, en un incontrolado Extrarradio. En el caso concreto de Madrid sabemos que, en 1904, existían más de 5000 edificios de vivienda que alojaban a casi 160.000 habitantes. La construcción en el Extrarradio se plantea sin idea de Plan y, reflejo de este caos, serán las numerosas propuestas que, desde finales de siglo, se plantean sobre la necesidad de organizar la extensión de Madrid, si no planteando una política de anexiones sí, por lo menos, formulando una propuesta territorial sobre el entorno. Es entonces cuando algunos empiezan a teorizar sobre la posibilidad de un ferrocarril de circun-

69

valación como forma para establecer las bases de la gran ciudad (de la "Gross Stadt") esbozando una posible anexión de los poblados próximos no tanto a la autoridad administrativa de la Capital como incluyéndolas en su área económica de influencia. Y como voluntad de ordenar y detener esa caótica construcción, es como Arturo Soria entiende su Ciudad Lineal.

Particularmente no creo que Soria creyese sinceramente en la posibilidad de establecer su Ciudad Lineal como anillo concéntrico a Madrid apoyada en su propuesta de ferrocarril de circunvalación: pero sí que conseguir la concesión de tal ferrocarril fue uno de sus grandes deseos. Siendo —y conviene no olvidarlo— un excepcional hombre de negocios cuyo campo de actuación es el territorio, pronto tuvo que ver la imposibilidad casi material de prolongar su Ciudad Lineal, en cualquiera de las dos direcciones, debido a que la propiedad del suelo en el Extrarradio estaba rígidamente definida: si tuvo que actuar más allá del Abroñigal fue debido tanto a la concentración de suelo existente en manos de unos pocos propietarios (en 1870 se encuentran, en las zonas extremas del término, las fincas del Marqués de Perales y Navafría), como a las grandes superficies propiedad de las casi 300 congregaciones religiosas que tenían en el Extrarradio (recordemos lo que poco después sería la herencia de la Duquesa de Pastrana a los Jesuitas) o a la gran cantidad de suelo que los Ferrocarriles habían comprado en el Sur. Por ello, la idea de llevar a la práctica la construcción de un Bulevar anular —en el que situaba su tranvía de circunvalación—, capaz de ordenar el Extrarradio, parece difícil de creer. Y quizá en este punto conviniese formular una hipótesis: si bien todos los negocios planteados por Soria se conciben —cuanto menos en la teoría e, insisto, a los tópicos desplegados desde la propia revista de la CMU— ligados y dependientes del concepto "Ciudad Lineal", resulta necesario, para mejor comprender la realidad de la empresa, diferenciar unos de otros, disociar las intenciones y entender, por ejemplo, en qué medida la voluntad por desarrollar el ferrocarril de circunvalación, nada tenía en común con la propuesta del tranvía de unión con Madrid y como éste, a su vez, tampoco era viable desde la voluntad por construir una gran ciudad Lineal anular.

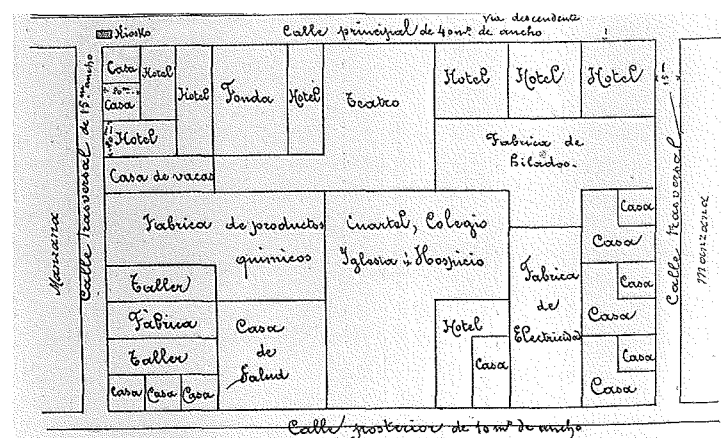
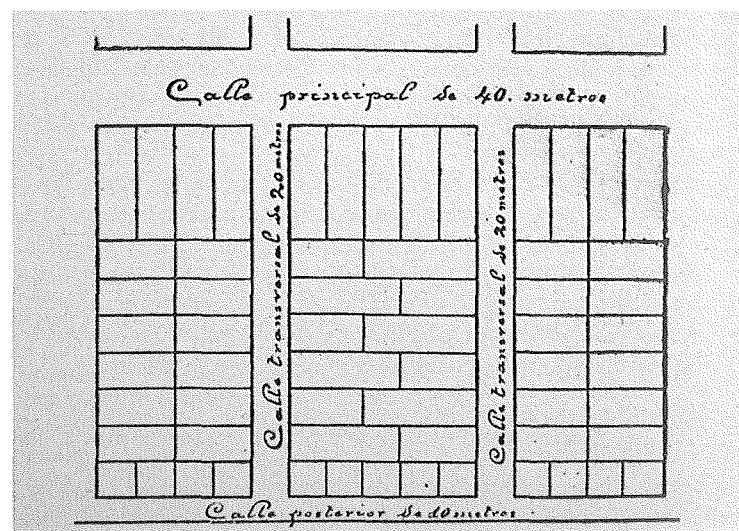
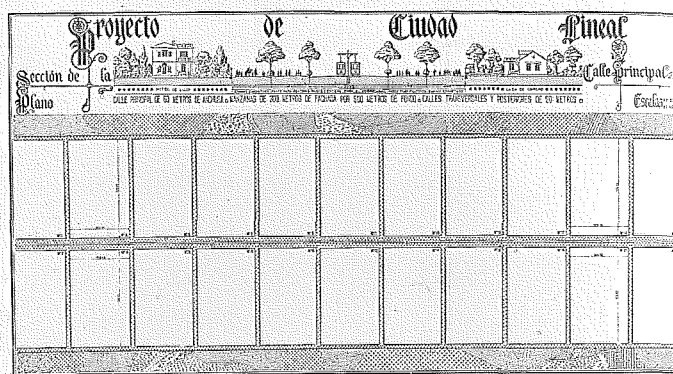
En Soria se entremezclan pues intenciones y construcción de realidades, e ignoro sinceramente si hubo sólo un único gran proyecto, donde los "tiempos" de realización se dilataron voluntariamente o si, por el contrario, concibió una realidad que, entendía, podría ser acompañada de sueños inalcanzables, de sueños coherentes con su manera de entender o valorar qué podría llegar a ser su ciudad, pero abiertamente en contradicción con su carácter de promotor de una sociedad por acciones. Ignoro hasta qué punto creyó que su proyecto sobre el territorio era viable o no: pero en cualquier caso es evidente que, desde la política económica desarrollada por la CMU, tanto la idea del ferrocarril de circunvalación como la propuesta de una ciudad anular eran propuestas irreales, que sin embargo se plantearon como reclamo y apoyo de una idea. Uno, la ciudad, nunca podría prolongarse por falta de suelo disponible; otro, el ferrocarril, nunca se concibió en función de la Ciudad Lineal.

Frente a una burguesía preocupada en ordenar tan sólo lo existente en el interior del límite del Ensanche, Soria estudia —a partir de 1883 y sus contactos con el mundo estadounidense— cuándo la

C.M.U. Proyecto a Ciudad Lineal. 1898.

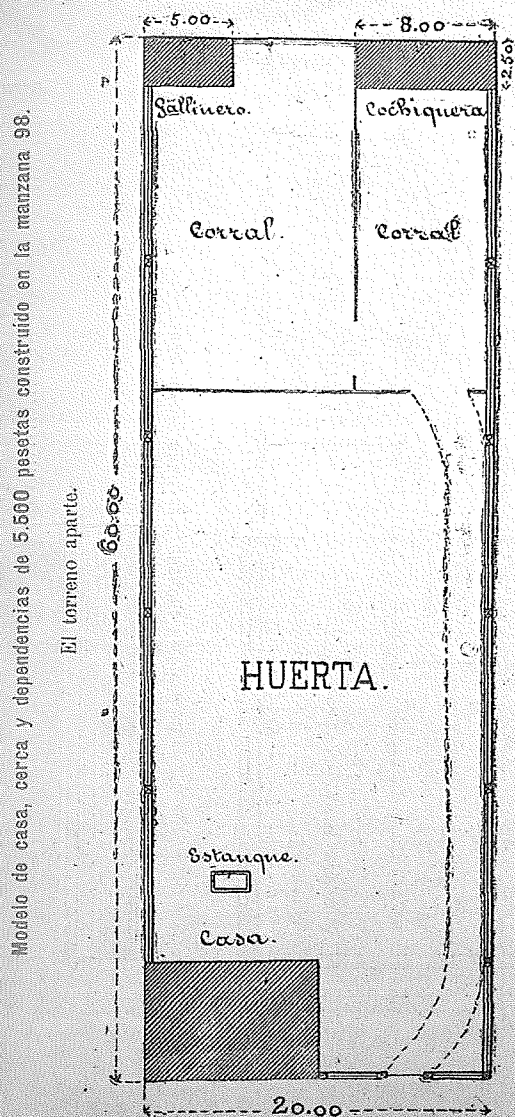
C.M.U. Imagen propuesta de la Ciudad Lineal. 1898.

C.M.U. Ciudad Lineal. Distribución de una manzana en lotes. Madrid 1898.



C.M.U. Modelo, cerca y dependencia de
3.500 ptas. en la manzana n.º 98.

C.M.U. Anuncio publicitario sobre ventas
de parcelas. 1898.

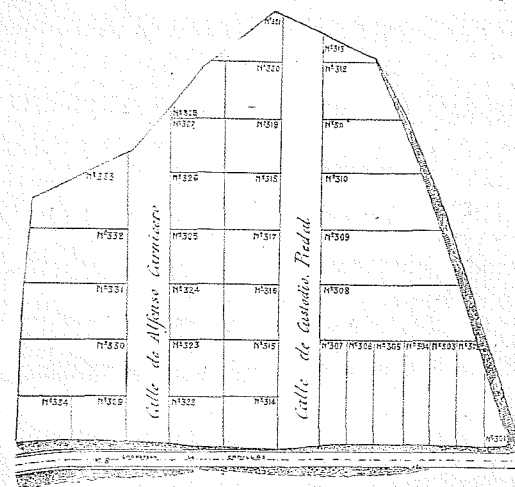


COMPANIA MADRILEÑA DE URBANIZACION

FUNDADORA DE LA CIUDAD LINEAL (1894).

Oficinas en la Ciudad Lineal, de 9 a 1 y de 2 a 6. — Teléfono S-12.

VENTA A PLAZOS DE TERRENOS EN LA BARRIADA DE LA CARRETERA DE CANILLAS



A PAGAR EN 20 AÑOS POR PLAZOS MENSUALES

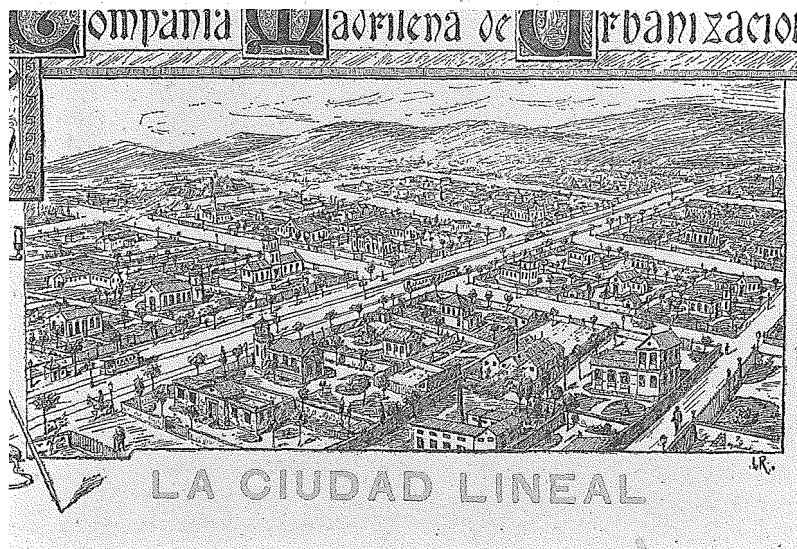
Pagado el primer plazo, se puede disponer del terreno libremente

Las obligaciones, billetes de la Caja de Ahorros y pagarés emitidos por la Compañía Madrileña de Urbanización, se admiten por todo su valor nominal para pago de estos terrenos próximos a la Ciudad Lineal y al pueblo de Canillas una vez abonado en metálico la primera mensualidad. Los clientes de provincias pueden realizar la operación designando el número del lote y enviando en pliego certificado los valores de la Compañía. Seguidamente se procede a la firma de la escritura, si así lo desea el comprador.

Núm. del lote	Precio	Cuota mensual	Superficie	Núm. del lote	Precio	Cuota mensual	Superficie
Vendido 301	950	4,15	185,00	Vendido 318	1.900	7,50	400,00
Vendido 302	2.182	9,10	386,62	Vendido 319	1.800	7,50	400,00
Vendido 303	2.200	9,15	400,00	Vendido 320	1.700	7,10	400,00
Vendido 304	2.200	9,15	400,00	Vendido 321	803	3,35	201,88
Vendido 305	2.200	9,15	400,00	Vendido 322	2.400	10,00	400,00
Vendido 306	2.200	9,15	400,00	Vendido 323	2.200	9,15	400,00
Vendido 307	2.400	10,00	400,00	Vendido 324	2.100	8,75	400,00
Vendido 308	5.836	24,30	1.111,50	Vendido 325	2.000	8,35	400,00
Vendido 309	4.578	20,35	975,50	Vendido 326	1.900	7,90	400,00
Vendido 310	4.045	16,85	851,50	Vendido 327	1.800	7,50	400,00
Vendido 311	3.213	13,40	714,00	Vendido 328	1.057	4,55	255,60
Vendido 312	1.960	8,15	461,00	Vendido 329	2.400	10,00	400,00
Vendido 313	199	0,85	49,66	Vendido 330	4.337	18,10	785,20
Vendido 314	2.400	10,00	400,00	Vendido 331	3.290	15,65	750,00
Vendido 315	2.200	9,15	400,00	Vendido 332	3.650	15,50	730,00
Vendido 316	2.100	8,75	400,00	Vendido 333	2.715	11,35	573,37
Vendido 317	2.000	8,35	400,00	Vendido 334	2.200	9,15	400,00

10 por 100 de bonificación por compra al contado o sobre el último pago.

(Véase el número 10 de octubre de 1922)



línea de ferrocarril puede entenderse como eje de desarrollo urbano. En la polémica sobre desarrollo radial o circular del bulevar, asume el criterio de quienes optaban por la idea del anillo verde argumentando que así los núcleos-satélites podían establecer una nueva forma de vida, imagen que de hecho preside numerosas referencias en sus escritos. Consciente del carácter dominante de la periferia, señalaba que la estructura antigua era centrípeta mientras que la contemporánea —1890— era por el contrario centrífuga. En este sentido, dos proyectos —uno en Berlín y el otro en Chicago— abrían la reflexión sobre el carácter centrípeta que debía tener el anillo exterior. Arminius había propuesto, en Berlín, un modelo de desarrollo metropolitano basado en un anillo interior de zona verde, debidamente equipado, de propiedad pública y situado entre la masa pétrea de la ciudad antigua y los suburbios en expansión. Un segundo anillo, este exterior —de media milla de profundidad— permitiría la construcción de pequeños núcleos de habitados y dotados con equipamientos colectivos, del que quedarían excluidas las actividades productivas. Y más allá surgirían los núcleos-satélites, dimensionados y equipados. En Chicago, Burham propone su proyecto para la ciudad que Soria ha conocido en la Exposición Colombina de 1883.

Si actuar en el Ensanche consistía en aumentar las comunicaciones, en facilitar el acceso a la periferia, eliminar las hostilidades de clase y buscar dar solución al problema de higiene que existe en las viviendas, Soria entiende que la ordenación del Extrarradio a través de un bulevar anular puede ser la solución. Pero en su propuesta existen contradicciones y puntos que no se explican fácilmente. He señalado ya, por ejemplo, que la renuncia a la forma urbana contrasta con quien formula una operación sobre el territorio de tal complejidad; pero sorprende, a la vista de la cultura urbanística de aquellos años, su despreocupación por las cuestiones higienistas: que Mariano Belmás fuese el arquitecto de la Compañía parece casi una ironía, sobre todo cuando sabemos que Belmás —Presidente incluso de la Sociedad Higienista de Madrid— abandonó voluntariamente la Ciudad Lineal ante la negativa de Soria a construir el alcantarillado, imponiendo como solución la alternativa de los pozos negros.

Sin duda estas contradicciones eran de menor importancia, ya que no afectan a la imagen de la Ciudad Lineal y tienen una justificación/explicación de tipo económico; pero entiendo que hubo un hecho especialmente importante —que cambió el devenir no de la ciudad construida pero sí de la naturaleza de las propuestas— y fue la paulatina adopción de responsabilidades que en los comienzos de siglo (y casi hasta el inicio de la Guerra Civil) asume Hilarión González del Castillo. Su presencia la identificó con un hecho singular: él será quien poco a poco introduzca variaciones en la primitiva idea, él será quien en Congresos internacionales y en debates parlamentarios altere en cada momento la propuesta inicial, ajustándola a las necesidades que —entiende— se formulan en cada momento.

¿Cómo aceptó Soria la presencia de González del Castillo, máxime siendo consciente de que cada una de sus propuestas significaba cuestionar la validez de su idea? ¿por qué se produce, en torno a 1910, una evidente dejación de funciones? ¿cuál era la cultura urbana de HGC? En otro momento he pretendido acercarme al tema; en cualquier caso es un hecho, por ejemplo, que las propuestas de ciudad Lineal que se formulan entre 1894 y 1920 presentan una clara

IS. ARQ.
BIBLIOTECA

COMPANÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN
PRÍNCIPE, 3, ENTRESUELO
BOLETIN DE SUSCRIPCION

(D) _____ de profesión, oficio
u ocupación _____ Domiciliado en _____
suscribe _____ acciones de
la Compañía Madrileña de Urbanización, de 500 pesetas cada una, pagaderas por dividendos
pasivos mensuales de 10 pesetas.
Madrid de _____ de 189

evolución: de la ciudad entendida como alternativa a la Metrópolis (pero definida, precisamente, desde su negación) se pasa a los proyectos presentados en la Exposición de Lyon o a la idea de Ciudad Lineal belga, de contenido totalmente diferente, por cuanto se propone actuar de modo distinto sobre el territorio, se define un modelo formal antagónico al inicial y se establece una nueva política de ordenación de manzanas.

De manera todavía no estudiada, González del Castillo adquiere en la Compañía fundada por Soria un papel cada vez más relevante: de la participación del Fundador de Ciudad Lineal en los primeros Congresos sobre ciudad-jardín —donde se intenta, de modo similar a como ocurre en Barcelona fundar un Museo Social madrileño, a la difusión de los modelos en la Exposición de 1913— o a la propuesta de 1919, existe, entiendo, un importante camino que en otro momento he comentado. Quizá la causa fuese el papel de González del Castillo como accionista excepcional en la Compañía; pero lo importante no sólo es que el protagonismo de Soria se diluye, sino que las propuestas que ahora se conciben son distintas en cuatro aspectos concretos: en su nueva inserción en el territorio; en proponer para la Ciudad Lineal un nuevo modelo urbano, formal y ligado tanto a la imagen de la “City Beautiful” como de la ciudad-jardín inglesa; en valorar de forma nueva el sentido de la centralidad en la nueva ciudad y, por último, en modificar el trazado y carácter de la parcela.

El último de los aspectos señalados —el modo en que varía la organización interior de la manzana— es importante ya que los cambios en el modo de valorarla se producen cuando todavía Soria detenta el control del proyecto Ciudad Lineal: sabemos que, en su pro-

puesta, al definirse una trama ortogonal, cada una de las manzanas debía ser de idéntico tamaño; en un principio, la gran parcela resultante se fragmentaba por motivos económicos, puesto que Soria buscaba facilitar el acceso de las clases obreras y media a la vivienda unifamiliar con pequeño parque y huerto, compartimentándose en un alto número de pequeños módulos en los que cabía —dependiendo de la capacidad económica del propietario— la posibilidad de unir dos o más parcelas en una única de orden superior.

El primer problema radica en que por sus proporciones fuera de escala, la presencia de una manzana de 200m por 100m, rompía el debate teórico de aquellos años sobre la parcela, máxime cuando en ellas no se proyectaban edificios singulares o representativos —lo que ocurre tan sólo en algunas— sino, por el contrario, viviendas unifamiliares concebidas como resultado del debate existente sobre la arquitectura popular. Y si en un principio la parcela se configura mediante la agregación de módulos, al poco —en 1895 y 1900— aparece ya un cambio fundamental, ya que la manzana deja de estar ocupada exclusivamente por viviendas unifamiliares, apareciendo fábricas, talleres, hospitales o vaquerías junto a las parcelas destinadas a vivienda. Es decir, si en la propuesta de Soria no existía una jerarquía en la producción de espacio, la realidad trastoca tal idea y se hace evidente, en primer lugar, que existen zonas más “dignas” que otras (lógicamente, aquellas donde no se sitúan ni servicios ni equipamientos); y en segundo lugar, que los criterios higienistas defendidos por Soria en su época de periodista ahora son olvidados, existiendo indiscriminadamente talleres, establecimientos agropecuarios, hospitales y viviendas.

Es curioso, por ejemplo, leer en paralelo los comentarios que sobre la CMU un mismo acontecimiento se produce en la revista de la compañía y los comentarios que, paralelamente, se ofrecen en otras europeas: cuando en la Revista de Soria determinados acontecimientos se presentan —ante el público madrileño— como gran éxito, en las publicaciones extranjeras apenas si se mencionan. Y en este sentido una de las mayores derrotas —derrota que por otra parte entiendo equivocada e injusta— es el olvido y la marginación que Hegemann hace, en 1910, de la Ciudad Lineal en su Exposición de Berlín. Consciente HGC de que sólo la ciudad-jardín interesa (concedor, por otra parte, de que sus arquitectos son los principales urbanistas ingleses, interlocutores privilegiados de los urbanistas alemanes) su preocupación será transformar la Ciudad Lineal en ciudad-jardín, recalcando insistentemente en lo similar de ambas propuestas, en lo común de ambos planteamientos.

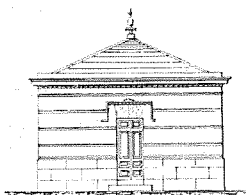
En otros casos —como ocurre por ejemplo en el proyecto presentado en la Exposición de Lyon— la contradicción frente a la idea inicial de Soria aparece en la forma de tratar la ocupación de la manzana: si —como he comentado poco antes— existe una evolución en la forma de organizar las parcelas, la propuesta de González del Castillo en 1913 es radicalmente distinta a la realidad de Madrid. Más próxima a la “City Beautiful” de Burham o, incluso, a los dibujos que Jausselly había presentado para el concurso de Barcelona, donde el monumento y el edificio administrativo juegan un papel determinante en la configuración de la trama urbana, González del Castillo llega incluso a plantear que la división de parcela implica la existencia de un jardín privado, con lo que obviamente renuncia a la idea de una

CIUDAD LINEAL

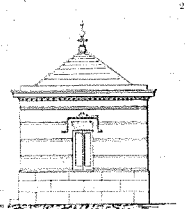
PROYECTO DE CENADORES CERRADOS

Tipo A.—Fachada principal.

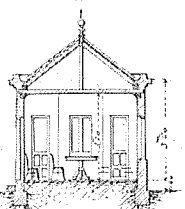
Núm. 1



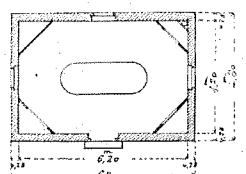
Tipo A.—Fachada lateral.



Tipo A.—Sección.



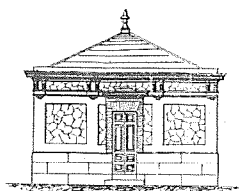
Tipo A.—Planta.



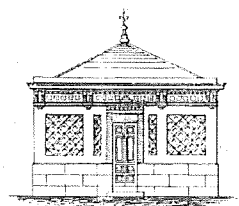
VALOR APROXIMADO

Tipo A.	VALOR APROXIMADO
Para 12 personas, que mide 42x30 pies cuadrados, con 20 una ventana, una alacena, 6 sillas y sin empaparlar.	1,808.21
Para 6 personas, que mide 28x15 pies cuadrados, en iguales condiciones.	1,285.68
Tipo A.	
Para 12 personas, con 3 ventanas, 4 armarios de cocina, y con empaparlar.	2,271.07
Para 6 personas, en iguales condiciones.	1,536.33
Con un dormitorio adicional.	2,772.71

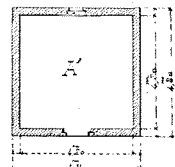
Tipo B.—Fachada principal.



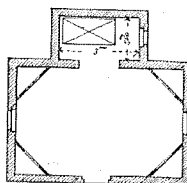
Tipo C.—Fachada principal.



Tipo C.—Planta.



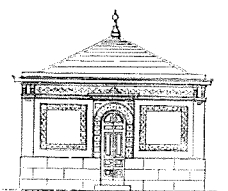
Tipo C.—Planta.



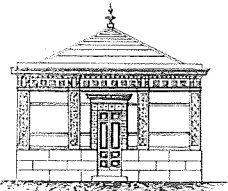
VALOR APROXIMADO

Tipo B	VALOR APROXIMADO
Para 12 personas.	2,469.72
Para 6 personas.	1,927.39
Con dormitorio adicional.	2,934.51
Tipo C.	
Para 12 personas.	2,453.18
Para 6 personas.	1,761.28
Con dormitorio adicional.	3,001.22

Tipo D.—Fachada principal.



Tipo H.—Fachada principal.



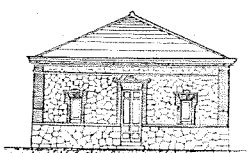
VALOR APROXIMADO

Tipo D y H.	VALOR APROXIMADO
Para 12 personas.	2,478.95
Para 6 personas.	1,768.20
Con dormitorio adicional.	2,742.34

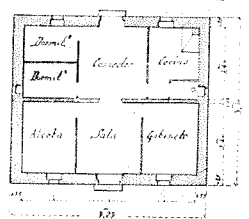
PROYECTO DE HOTEL AISLADO DE PLANTA BAJA

Edificio de construcción de fábrica y tejado, adaptado para los hoteles.

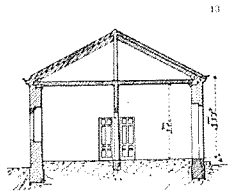
Tipo A.—Fachada principal.



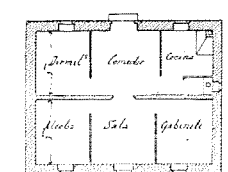
Tipo A.—Planta.



Tipo A.—Sección.



Tipo A.—Planta.



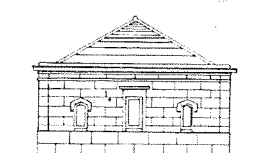
Tipo B.

Superficie del solar 104.70 pies cuadrados.
Presupuesto de todo coste, incluyendo la decoración definitiva. 5,992 pesos.
Nota: El coste de 3 metros, según el tipo B, pesetas 4,588.

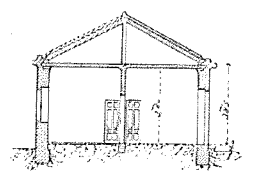
PROYECTO DE HOTEL AISLADO DE PLANTA BAJA

Edificio de fábrica de ladrillo y tejado, con un corralito de paja.

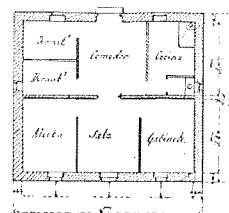
Tipo A.—Fachada principal.



Tipo A.—Sección.



Tipo A.



Superficie del solar: pies cuadrados 906.50.

Presupuesto de todo coste, incluyendo la decoración definitiva.	Presupuesto de todo coste, incluyendo la decoración definitiva.
7,108	7,108
Nota: El coste de 3 metros, según el tipo B, pesetas 4,588.	Nota: El coste de 3 metros, según el tipo B, pesetas 4,588.
6,020	6,020
Aplicando el precio al tipo B, su valor sería...	Aplicando el precio al tipo B, su valor sería...
5,734	5,734

Tipo C.



Tipo D.

Superficie del solar 104.70 pies cuadrados.
Presupuesto de todo coste, incluyendo la decoración definitiva. 5,992 pesos.
Nota: El coste de 3 metros, según el tipo B, pesetas 4,588.

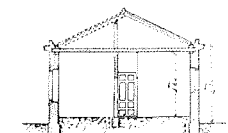
PROYECTO DE HOTEL AISLADO DE PLANTA BAJA

Edificio de construcción de fábrica y tejado, adaptado para los hoteles.

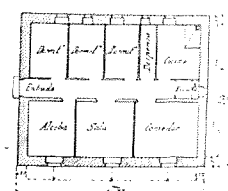
Tipo C.—Fachada principal.



Tipo C.—Sección.



Tipo C.—Planta.



Superficie del solar 104.70 pies cuadrados.
Presupuesto de todo coste, incluyendo la decoración definitiva. 5,992 pesos.
Nota: El coste de 3 metros, según el tipo B, pesetas 4,588.
Si se sustituye la fábrica de ladrillo por una posterior, con revestido de cemento, pátina, su coste sería...

CONSTRUCCIONES DE LA CIUDAD LINEAL

PRECIO DEL HOTEL 6.000 PESETAS.

PLANO de EM-PLAZAMIENTO.

Alzado

Planta.

Cubierta.

Escala gráfica. 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 Metros.

ciudad económica para las diferentes clases que había propugnado Soria, formulando una propuesta de ciudad segregada más próxima a la que, por ejemplo, Pullmann propusiera poco antes en Chicago.

Las propuestas de HGC son, entiendo, tan ajenas a la idea de Arturo Soria como lo son aquellas otras que se plantean —como señalara Collins— en Rusia, en Chile, en Marruecos... González del Castillo no entiende que la referencia formal es sólo un pretexto (la trama ortogonal se utiliza solamente cuando no existe un programa definido) y, en este sentido, nunca alcanza a comprender como el auténtico valor de la Ciudad Lineal, lo que la hizo singular y excepcional, fue la voluntad de establecer un programa desde el privado, desde la voluntad por producir suelo y por asumir la responsabilidad de edificar y administrar los servicios y equipamientos. Como ciudad privada, como ciudad de un liberalismo económico, esa fue su aportación: ser alternativa real al sueño de la utopía, nueva reflexión apolnea frente al mito dionisiaco.

Durante años, Soria polemizó —y citarlo constituye casi un tópico— con las ideas de Howard, enfrentando el concepto de ciudad lineal al de ciudad-jardín; pero en 1913, y con motivo del informe que elabora una Comisión Parlamentaria sobre el proyecto de Ley de Colonización y Repoblación, el más notable seguidor de don Arturo Soria, Hilarión González del Castillo propone, ante los intentos de repoblar Extremadura, Andalucía, Ciudad Real, Toledo y Salamanca, cómo "...las colonias que se constituyan deberán ser planteadas, desde un principio, para constituir núcleos de población que tomarán como modelo a la Ciudad Lineal y que, haciendo una colonización integral y no meramente agrícola, llegarán con el tiempo a ser ciudades populosas que, a las comodidades y ventajas de la vida urbana, miran los encantos de la vida rural: verdaderas ciudades-jardín con más espacios libres que espacios edificados, con diferentes zonas —urbanas—, comercial, industrial y agrícola y limitada por amplias zonas forestales de bosques, praderas y campos de aprovechamiento"².

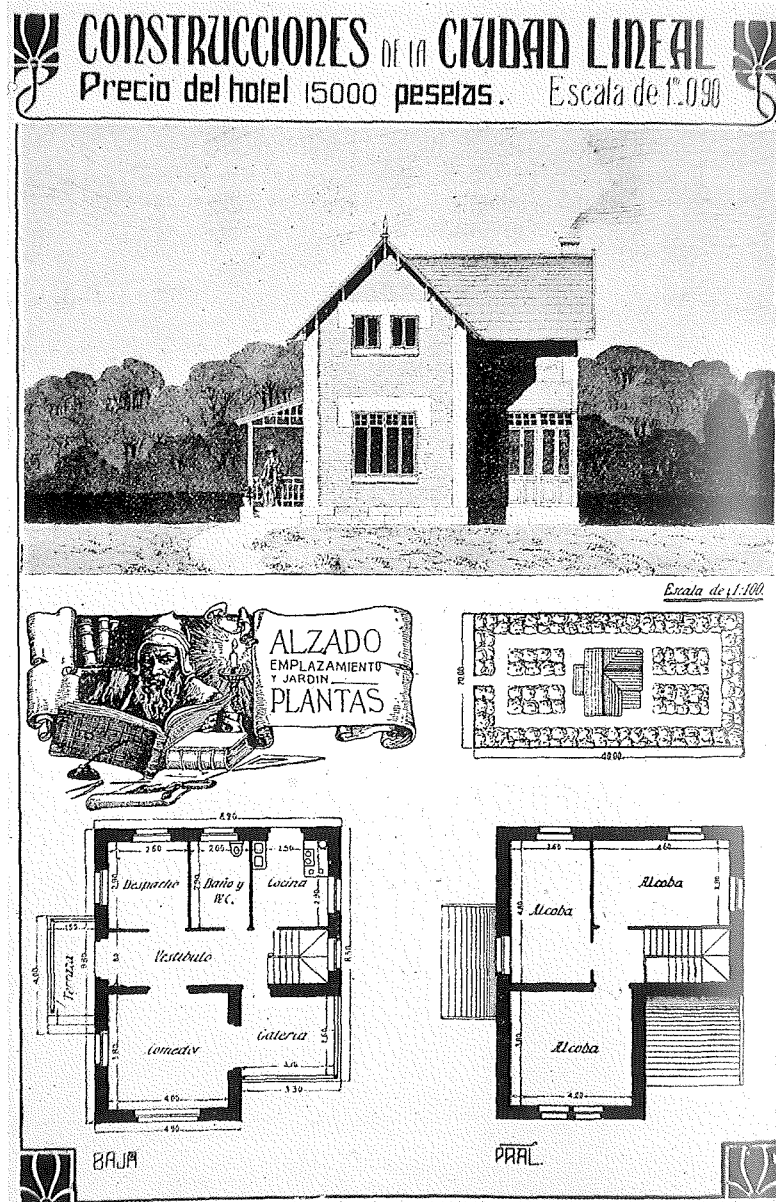
Extrañamente con esta idea se aceptaban, por un partidario de la Ciudad Lineal y seguidor de D. Arturo Soria, los supuestos de la ciudad-jardín inglesa a pesar de las críticas y argumentos que contra ella se habían establecido. Quizá la causa del cambio fuese económica, puesto que una importante crisis financiera se cernía desde 1910 sobre la Compañía Madrileña de Urbanización (C.M.U.), sociedad creada por Soria y a la cual había encomendado la realización del proyecto concebido en 1882³. Para la C. M. U. la propuesta de Hilarión González del Castillo significaba la posibilidad de ajustarse a los supuestos urbanos que, en aquellos años, se establecen en la sociedad española y que supone un importante enfrentamiento con la idea de la Ciudad Lineal. Problemas ni tan siquiera imaginados treinta años antes eran ahora tenidos por básicos y así, frente a la propuesta de una comunidad organizada a lo largo de una calle o avenida y cuya extensión se define en un principio como ilimitada, en 1911 los problemas de la industrialización de las ciudades, la zonificación de las mismas, los planes de extrarradio o la imagen de la gran ciudad determinan una transformación en la idea misma de Ciudad Lineal y el modo en que se resuelve el enfrentamiento entre la propuesta de Soria y la realidad existente entre 1913 y 1930 constituye, en mi opinión, un importante capítulo de la historia del urbanismo español. En

este sentido interesa estudiar el alcance de las imágenes formuladas por los miembros de la C. M. U. y analizar cómo, ante la crisis económica de la Compañía, se enuncian dos ideas de ordenación del suelo (una en 1913 y la otra en 1930) que han quedado eclipsadas en la historia del urbanismo por la importancia de la Ciudad Lineal. De la primera sólo se ha insinuado que se concibió desde los supuestos del georgismo y se entiende como consecuencia del deseo de colonización interior existente en aquellos años; la propuesta, formulada por Hilarión González del Castillo, pretendía colonizar zonas desérticas; la segunda, enunciaba entre 1927 y 1934, optaba por el desarrollo de un posible Plan Regional para Madrid —siguiendo el modelo propuesto en Inglaterra— y, al aceptar el concepto de las ciudades-satélites, definía las bases económicas del posible plan para el desarrollo a través tanto de la C. M. U. como de cualquier otra urbanización de nueva fundación.

Con estas dos propuestas (disparas en el fondo y en la forma no sólo entre sí sino, y sobre todo, con la idea inicial de Arturo Soria) se evidencia en parte cuál fue la fortuna de la madrileña Ciudad Lineal a partir de 1910, puesto que resulta patente que el deseo de sus partidarios por organizar la opción ciudad-territorio siguiendo el esquema de Soria se contrapone a su intención de potenciar una sociedad económica dedicada a la urbanización y capaz de ofrecer respuestas, acordes a sus intereses, sobre la idea de suelo y territorio que en estos momentos plantea la ciudad. Por ello, conscientes del fracaso que, desde un punto de vista financiero, supone la gestión de la C. M. U. en 1911, se analizan las causas del mismo y se busca dar una nueva opción, aunque se mantengan, como reclamo publicitario, abstractos proyectos de ordenación, como son los enunciados sobre la Ciudad Lineal en Bélgica, la posible Ciudad Lineal en el Norte de África o el proyecto de Chile. La realidad entonces es que los miembros de la C. M. U. deciden abandonar el rígido criterio de la Ciudad Lineal y estudiar nuevas posibilidades. Por ello, y antes de aproximarme a las dos propuestas comentadas, quisiera señalar brevemente el por qué del fracaso urbano entre 1913 y 1927 de la Ciudad Lineal de Madrid.

Como anteriormente he señalado, el momento en que la C. M. U. empieza —económicamente— a plantear problemas corresponde a los años en que el nuevo hecho industrial conduce a un replanteamiento de la ciudad —a una puesta en crisis de la Metrópoli que Núñez Granés había definido— y los problemas del extrarradio se plantean desde una valoración del suelo que establece la existencia de “zonas industriales, zona de vivienda obrera, zona de uso militar, zona verde o zona de residencia”⁴. El esquema da al traste con la idea de ciudad de Núñez Granés, enunciada en 1910 para Madrid, cuando propone cómo “es indispensable que esos alrededores, hoy lánguidos y misérrimos, adquieran relieve para que se advierta en ello la proximidad de una gran urbe”⁵, y se enfrenta a un proyecto barroco de ciudad, donde las referencias formales (plazas y grandes avenidas) priman en el trazado. Para los partidarios de la ciudad industrial, tan lejos de su ideal se encuentra el proyecto de metrópoli como la propuesta de Ciudad Lineal, puesto que ambas se sitúan fuera de la realidad que formulan y la primera crítica que recibe la Ciudad Lineal proviene de los urbanistas madrileños que ponen en cuestión la escala urbana con la que se concibe la Ciudad Lineal, al tiempo que reprochan a ésta su excesiva distancia respecto a la gran ciudad que

C.M.U. Oferta publicitaria de un hotel en Ciudad Lineal.





ahora se pretende. Se argumenta que ante un núcleo urbano como es Madrid, donde en 1913 se estudia la transformación de funciones, proponiéndose un trazado basado en sus necesidades y en las características del territorio, donde se valoran los transportes sobre la base de los nuevos servicios y donde se ubica a la industria a partir de los datos citados, un proyecto de Ciudad Lineal que rodease a Madrid, uniendo el conjunto de poblados que enunciaba Arturo Soria imposibilitaría, al detenerlo, el desarrollo comarcal de la ciudad.

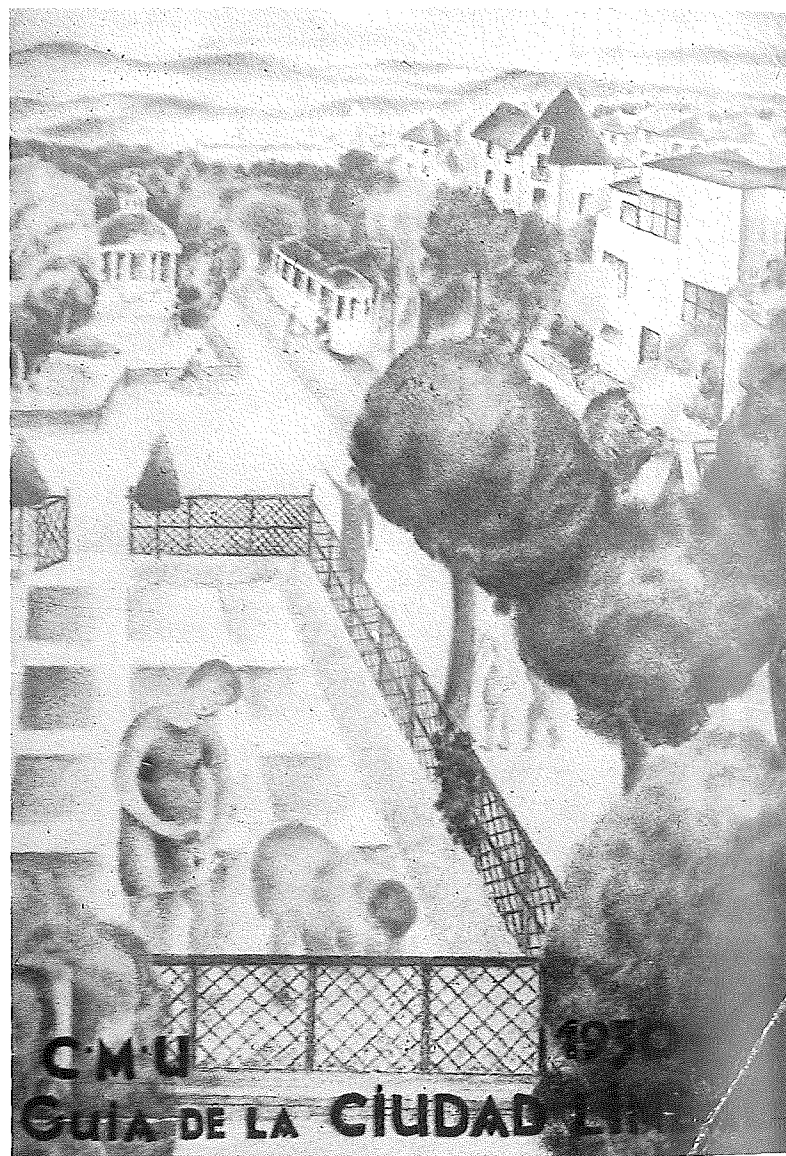
Para los que defienden la idea de un plan comarcal —o que ven el hecho del Plan Regional tal y como se define en Inglaterra—, la existencia de la “ciudad lineal” significa la presencia de una “muralla” que limita el crecimiento de la ciudad y a la que, por naturaleza, resulta imposible englobar dentro del crecimiento, puesto que, al no existir en ella una diferenciación de servicios o una zonificación concreta y precisa, ocurriría que zonas calificadas en el Plan de Extensión de Madrid como de uso industrial, de vivienda obrera o de uso militar, estarían situadas junto a la Ciudad Lineal, que en estos años, y como lo comenta Rafael Mas al citar un suelto que aparece en la revista de la C. M. U., ésta se define como “...la barriada más aristocrática y distinguida de los alrededores de Madrid...”⁶ Es, pues, la imposibilidad de integración de las parcelas de viviendas de lujo dentro de zonas de usos militares —o de casas baratas— uno de los elementos de rechazo de los urbanistas a la gestión de la C. M. U., lo que tiene como consecuencia el que sea también uno de los primeros motivos de retraimiento de los posibles inversores que comprenden la realidad del crecimiento de

las ciudades y la viabilidad, más pronto o más tarde, del futuro del Plan de Extensión de Madrid.

Pero no es ésta la única causa del retraimiento que, desde esa fecha, aparece entre los posibles partidarios de la C. M. U. ; conscientes de que los modelos alemán e inglés ofrecen, tanto en la "Gross Stadt" como en las ciudades-jardín, una semi-independencia entre los nuevos núcleos de población y la metrópoli basada, entre otras cosas, en una infraestructura sufragada por la colectividad (agua, transportes, red viaria, electricidad, dotaciones y equipamientos...), el que fuese la propia C. M. U. quien tuviese que invertir, a pesar de su proximidad a Madrid, su capital privado en tales dotaciones significa otra causa más del distanciamiento. Conscientes de que los urbanistas intentan definir propuestas de parques urbanizados o de suburbios-jardín dependientes de la gran ciudad, los inversores de la C. M. U. entienden que carece de lógica destinar importantes partidas a gastos de infraestructura, puesto que simultáneamente se proyectan en Madrid zonas de vivienda de baja densidad, proyectadas algunas incluso por arquitectos municipales —lo que casi garantiza la infraestructura— que son responsables de ciertas zonas o secciones del ensanche en el Ayuntamiento de Madrid. En este sentido los proyectos que concibe Emilio Alba, responsable de la Sección Primera del Ensanche de Madrid (consistente en un gran parque urbanizado que sitúa "...en la parte comprendida entre María de Molina y paseo de la Castellana, hipódromo y Ronda"), o el que propone Lorenzo Gallego, arquitecto de la Sección Tercera del Ensanche (de otro gran parque urbanizado en el espacio comprendido entre el cruce de Ibiza y Doctor Esquerdo, la actual plaza de Valencia y la de Mariano de Cavia), lo confirman⁷.

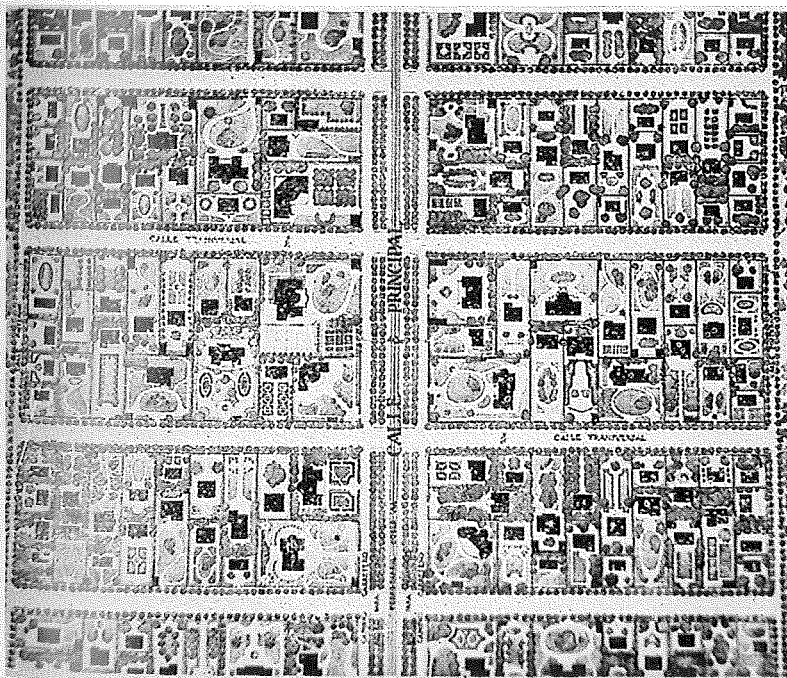
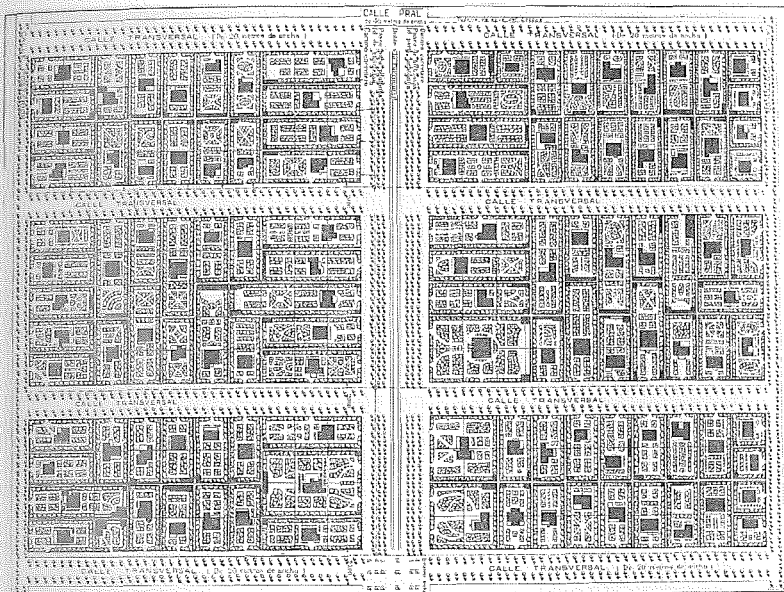
Sin embargo, las críticas contra la "ciudad lineal", formuladas desde 1910, rara vez aparecen expresadas en textos o estudios y sólo se definen en los proyectos de los planes de urbanismo, en las propuestas de actuación en el extrarradio o en las ideas sobre parques urbanizados. Existe entre éstos una opinión contraria a la labor que la C. M. U. ha desarrollado en Madrid, y esta opinión —por otra parte extendida, como lo prueban un sinnúmero de anécdotas y polémicas, amén del famoso duelo entre el hijo de Arturo Soria y un oponente— se refleja de modo sorprendente en los urbanistas madrileños que ignoran la propuesta de la Ciudad Lineal en sus proyectos para el futuro Madrid. Quizá fuese necesario matizar que las críticas no se dirigen tanto contra Arturo Soria como a la gestión de la C. M. U. , al modo en que ésta intenta desarrollar la idea. El rechazo era coherente con los argumentos desarrollados frente al proyecto de Núñez Granés de 1910 porque, si en éste se censuraba la rígida aplicación de una trama al territorio (al igual que se criticaba la propuesta de Castro, al trasponer una retícula cuadriculada a un terreno que por sus características topográficas no podía admitirla), también ahora se opinaba que la operación de la C. M. U. era equivocada, señalándose cómo la pretensión de organizar una ciudad a lo largo de una línea imaginaria, caprichosamente trazada en un plano suponía aceptar, de forma ilógica, el terreno y se debía a situar la propuesta de Ciudad Lineal en una zona donde el bajo precio del suelo hiciese óptimo el negocio. Por ello se argumenta que organizar una nueva comunidad dependiendo, como premisa básica, del valor del suelo no significa un paso adelante en la investigación sobre el urbanismo futuro

*C.M.U. Portada de folleto informativo
1931.*



C.M.U. Disposición de calles, de las manzanas y de los lotes de la Ciudad Lineal. 1913.

C.M.U. Plano de la distribución aplicada al terreno. 1914.



y es, por el contrario, comparable a tantas otras operaciones especulativas existentes en el interior del casco histórico. Ocurre así, y este punto es importante, que el comentario sobre la especulación no significa que la propuesta de organizar una ciudad a lo largo de un eje fuese rechazada, sino que podía ser aceptada siempre que el eje se trazase dependiendo tanto del terreno como de las necesidades de la nueva comunidad.

De este modo cuando Salaberry, Lorite, Aranda y Cascales elaboran su plan de 1923⁸ aparece la propuesta de una nueva Ciudad Lineal para Madrid que debía desarrollarse desde Villaverde hasta Vallecas para luego continuarse hasta Vicálvaro, uniéndose, en dicho punto, con la prolongación proyectada. Abandonando el Arroyo del Abroñigal, la nueva Ciudad Lineal se desarrollaría paralelamente al proyectado tranvía de circunvalación que debía unir los alrededores de Madrid, aprovechando la configuración del terreno. De esta forma se aceptaban los principios formulados por Arturo Soria; pero, coherente con las ideas antes señaladas, se planteaba la nueva ciudad lineal de modo distinto a como lo había planteado la C. M. U. ; definida la idea no a lo largo del Arroyo del Abroñigal, sino siguiendo el cauce del Jarama, paralela a la línea del ferrocarril Madrid-Barcelona, la propuesta no se entendía como cierre al desarrollado de la ciudad, sino como eje capaz de potenciar el desarrollo comarcal asumiendo, en este sentido, su papel de elemento distribuidor de tráfico y riqueza; en segundo lugar, se apuntaba que las viviendas ahora concebidas en esta nueva Ciudad Lineal no debían constituir la lujosa propuesta de la C. M. U. para una burguesía alta, sino que, por el contrario —y dada la influencia de las dos zonas industriales que la rodean, que son Vallecas y Pacífico— se concebía como zona para viviendas obreras. Desconozco si la propuesta fue recibida con alegría por la C. M. U. y, en este caso, si la publicación del Plan fue comentado en la revista de la C. M. U. , o si, por el contrario, la Compañía entendió que la idea formulada constituía una clara censura a la forma de llevar a cabo el proyecto de Arturo Soria, ignorando entonces la idea.

Lo que sobreentendía el Plan de Extensión para la puesta en cuestión de la existencia de una compañía interesada sólo en operar con terrenos, y se proponía una Ciudad Lineal donde la gestión del suelo viniese dada desde el Ayuntamiento. Aceptando la propuesta de Soria, los urbanistas madrileños de la década de 1920 proponen —retoman— el hecho singular y específico de la Ciudad Lineal en varios proyectos, como son el ya citado de Salaberry, el de Núñez Granés de 1924, el de Extensión de 1926 y, por último, la propuesta de Cort para el Concurso de 1929, aunque todos ellos rechazan, de manera radical, la gestión y el control del suelo por parte de una compañía que se otorga a sí misma facultades para definir zonificaciones y usos.

Sucede que, en los años veinte, los urbanistas entienden la propuesta de Ciudad Lineal como si se tratase de un parque urbanizado de singulares características y, en este sentido, rechazan sin discusión su situación, alejada de la capital, y propugnan integrar la idea de Soria a la ciudad regional. En cualquier caso, el fracaso definitivo de la Ciudad Lineal de Madrid proviene de la nueva política de viviendas que enuncia Primo de Rivera, puesto que, con el Estatuto Municipal, la burguesía que logró copar el poder municipal decide financiar desde el propio Ayuntamiento —como ya he comentado— las obras

de infraestructura que les permite llevar a cabo las colonias de casas baratas que aparecen en estos años. De esta forma a la C. M. U. le será imposible competir con las colonias, puesto que ella debe asumir grandes gastos para llevar a cabo las dotaciones que necesita.

Será equivocado creer, ante el cúmulo de críticas que surgen desde 1920 hasta finales de la década de 1930 contra la Ciudad Lineal, que la C. M. U. optó por la indiferencia y aceptó languidecer; todo lo contrario. En estos veinte años aparecieron tal número de proyectos sobre posibles ciudades lineales, tal cantidad de propuestas sobre cómo establecer las nuevas ideas, que sorprenden al estudio. Al aceptar la C. M. U. la realidad del fracaso en Madrid, proponía nuevas comunidades precisamente allí donde la Ciudad Lineal era necesaria; consciente de que un elemento del fracaso había sido su carácter de ciudad semi-independiente; ahora definían bien ciudades completamente independientes o, por el contrario, núcleos totalmente dependientes. Y visto cómo la zonificación era, en la nueva cultura urbana, un hecho indiscutible, la C. M. U. aceptó introducirlo en sus propuestas de Ciudad Lineal.

Poco le importó a la Compañía Madrileña de Urbanización ir abandonando, paulatinamente, la idea de Ciudad Lineal y adoptar, al mismo tiempo, los conceptos de ciudad-jardín inglesa o la imagen de

la ciudad-jardín americana, porque hubo un único punto en el que no modificó ni la forma de entenderlo ni, casi, la de enunciarlo: debía ser la C. M. U. (o, en su caso, una sociedad de nueva creación) quien controlase el suelo y plantease su gestión. En este sentido, los dos ejemplos antes citados —la Ciudad Lineal como opción colonizadora y la propuesta del Plan Regional de 1929— reflejan cómo la C. M. U. se replegó a las circunstancias externas, importando poco las contradicciones en las que pudiese sucumbir: y el paso de la utopía a un posible Plan Regional lo refleja de manera clara.

En pocos años la empresa fundada por Soria (la Compañía Madrileña de Urbanización) llevó a cabo la construcción de casi 1000 viviendas: frente a la impresionante actividad realizada hasta el momento, a partir de 1921 la C. M. U. queda como constructora, desarrollando casi toda su actividad fuera de sus terrenos y construyendo en la Villa. Y si en los últimos años de vida de Arturo Soria la situación económica de su Empresa decae —en 1914 se había salvado de la quiebra al acogerse a una suspensión de pagos, debido a la brusca caída en los ingresos obtenidos por captación de valores emitidos— entiendo que el mayor problema para Soria fue ver cómo su idea se trastocaba y diluía, a pesar de que la realidad confirmase los problemas que él había planteado casi treinta años antes.

Hasta 1919 la Ciudad Lineal concebida por Arturo Soria se presentó siempre como alternativa a la ciudad-jardín definida por Howard: en aquel año, sin embargo, se produjo un significativo quiebro al proponer Hilarión González del Castillo, en el Congreso celebrado en Bruselas, un proyecto de Ciudad Lineal que, tanto formal como conceptualmente, rompía el esquema mantenido hasta el momento¹. Partiendo de una nueva necesidad —se buscaba reconstruir, tras la Gran Guerra, una Bélgica devastada— HGC buscaba ordenar un territorio rural, entendiendo que la reedificación debía plantearse desde el resurgir de una economía destruida; y al establecer las bases de una opción colonizadora, la ciudad lineal belga establecía tres espacios bien diferenciados (un núcleo residencial; un segundo industrial y un tercero, agrícola) rodeados por una zona forestal donde situaba las vías de comunicación.

Valorando el todo como "...verdadera ciudad, hogar de la civilización, con carácter propio, límites determinados, individualidad y personalidad bien definida; con la necesaria separación entre barrios urbanos, agrícolas e industriales, todo ello rodeado por un cinturón de bosque que aísla, embellece y sana toda la ciudad... Y para que sea completamente independiente, para aislarla de cualquier otra aglomeración urbana, he proyectado al principio y al fin una banda de 100 metros de profundidad y de toda la anchura de la Ciudad Lineal, que junto con la zona forestal forma el cinturón de bosque aislante"² HGC entendía que la propuesta ahora descrita era una "verdadera ciudad", cuestionando indirectamente antecedente madrileño. Y entendiendo que con su propuesta remediaba cuantos defectos hubieran podido existir en la originaria propuesta de Soria (negando, en una palabra, la idea de una ciudad ilimitada) fijaba ahora el tamaño de la población en base al número de los habitantes que residieran en ella buscando de algún modo lograr una síntesis entre el modelo de ciudad-jardín inglesa y la propuesta de ciudad lineal.

Frente a la calle central ilimitada, característica de la Ciudad Lineal (carente, en consecuencia, de centro, y donde los equipamientos estaban distribuidos a lo largo del eje), HGC proponía una trama reticular donde no sólo existía un centro principal sino también otros menores: porque tras trazar cinco vías longitudinales (paralelas entre sí y distantes doscientos metros, una de las cuales —la central— valoraba como arteria principal) y cortarlas perpendicularmente con otras dispuestas cada kilómetro, valoraba los puntos de encuentro a modo de plazas circulares. Consciente que las características de una ciudad rural debían ser distintas de una ciudad alternativa a la Metrópoli, HGC definía manzanas (frente a las descritas por Soria, de 100m. por 200m., proponía otras de 200m. por 1000m.) de superficie diez veces superior a la existente en Madrid,

razón por la cual no sólo aceptaba la existencia de calles de segundo orden —donde también establecía plazuelas— o, incluso, tercer orden (a trescientos metros de ésta) sino que jerarquizaba las transversales en tres tipos, en función de su longitud³.

La novedad de la propuesta de Arturo Soria había consistido en reclamar y asumir —como promotor privado— competencias hasta entonces privativas al sector público: como presidente de una empresa inmobiliaria, Soria no sólo buscó generar suelo, recalificando lo rural y convirtiéndolo en urbano, sino que fue capaz de remodelar los instrumentos y mecanismos de actuación (la disciplina de construcción de ciudades que llamamos urbanismo) con vista a construir una ciudad privada donde el negocio no sólo era generar suelo y construir su ciudad sino, y sobre todo, gestionar los servicios urbanos definidos en ésta. Desde esta realidad, Soria generó una doble labor como publicista: de un lado buscó difundir cuanto el proyecto de su Compañía Madrileña de Urbanización era una realidad atractiva para el inversor; pero, y paralelamente a esta actividad, Soria formuló abstractos e imprecisos proyectos, proponiendo tanto ciudades lineales intercontinentales como proyectos en Marruecos o Chile, buscando difundir la idea de ser su propuesta —decía— alternativa a la ciudad-jardín de Howard.

El primer hecho que sorprende en la propuesta de HGC es que, lejos del carácter pragmático que caracterizara a la experiencia madrileña, optaba ahora por mantener el aspecto soñador y propagandista existente en Soria. Capaz de definir una propuesta sin contar —sin tener en mano— los mecanismos necesarios para el control del suelo, HGC planteaba su Ciudad Lineal belga cuando la C.M.U. había ya entrado ya en abierta crisis económica debido tanto al fuerte incremento que experimentaron en Madrid los precios de los materiales de construcción en los años de la guerra mundial como al retraimiento de un capital que, si durante un tiempo había invertido en vivienda, buscaba ahora recolocarse en el mundo industrial, confiando obtener así mayores beneficios. Para HGC generar riqueza consistía tanto en reordenar el territorio como en definir una rígida organización por usos. Así, al tratar de lo que entendía como "zona urbana", tras establecer de forma abstracta cómo era allí donde debían situarse "...los grandes edificios públicos o de interés general (oficinas, bancos, hoteles...)" a ambos lados de la Avenida Central, destacaba cómo era en esta zona urbana donde debía construirse... "un Centro, lleno de actividad, vida y movimiento, que irradie vida urbana y actividad comercial"⁴.

El Centro de la nueva vida urbana (al que daba el nombre de "Fórum") debía ser lugar de distracción, punto donde se centrara la vida pública y se ubicaran los negocios "... El Fórum que he proyec-

tado para la Ciudad Lineal belga estará emplazado en una gran explanada de 240 metros de ancho por 560 de largo en la que desembocaran ocho grandes vías: dos...formadas por la Avenida Central; otras dos, ortogonales con las anteriores...constituyendo el Decumanus mayor y el Decumanus minor... y finalmente cuatro diagonales menores. Este Fórum será ornado en su centro... y al ser centro de la vida pública poseerá los principales edificios de interés general: Ayuntamiento, Tribunales, Iglesia, Correos, Telégrafo, Teatro y Museo...Adyacente a él estarán la estación de ferrocarril y los edificios bancarios, oficinas, grandes almacenes y depósitos... En cada una de las grandes parcelas pertenecientes al Fórum serían destinadas a un solo edificio. Construidos todos con el mismo estilo arquitectónico...para conseguir así que la gran explanada posea el aspecto artístico y monumental que corresponda al centro cívico de una ciudad bien planteada”⁵.

La propuesta de HGC era ciertamente sorprendente por cuanto que, frente a la idea de ciudad sin centro, su Ciudad Lineal belga tomaba como referencia la “City Beautiful” proyectada por Burham y que él había conocido —como ha señalado Alonso Pereira— cuando ambos coincidieran en Manila, al trazar el uno el Plan de Reformas y residir el español en dicha ciudad en su calidad de Cónsul. Tras definir qué debía ser el Centro neurálgico, HGC lo que denominaba “Vía Decumanus”, “Avenida de la Estación” (en su tramo largo) y “Avenida del Comercio”, en su tramo corto. Y demostrando su capacidad para aunar y fundir propuestas, reclamaba —como característico de este nuevo centro urbano— el modelo de “Cité-champêtre de la que nos habla Van der Velde”⁶.

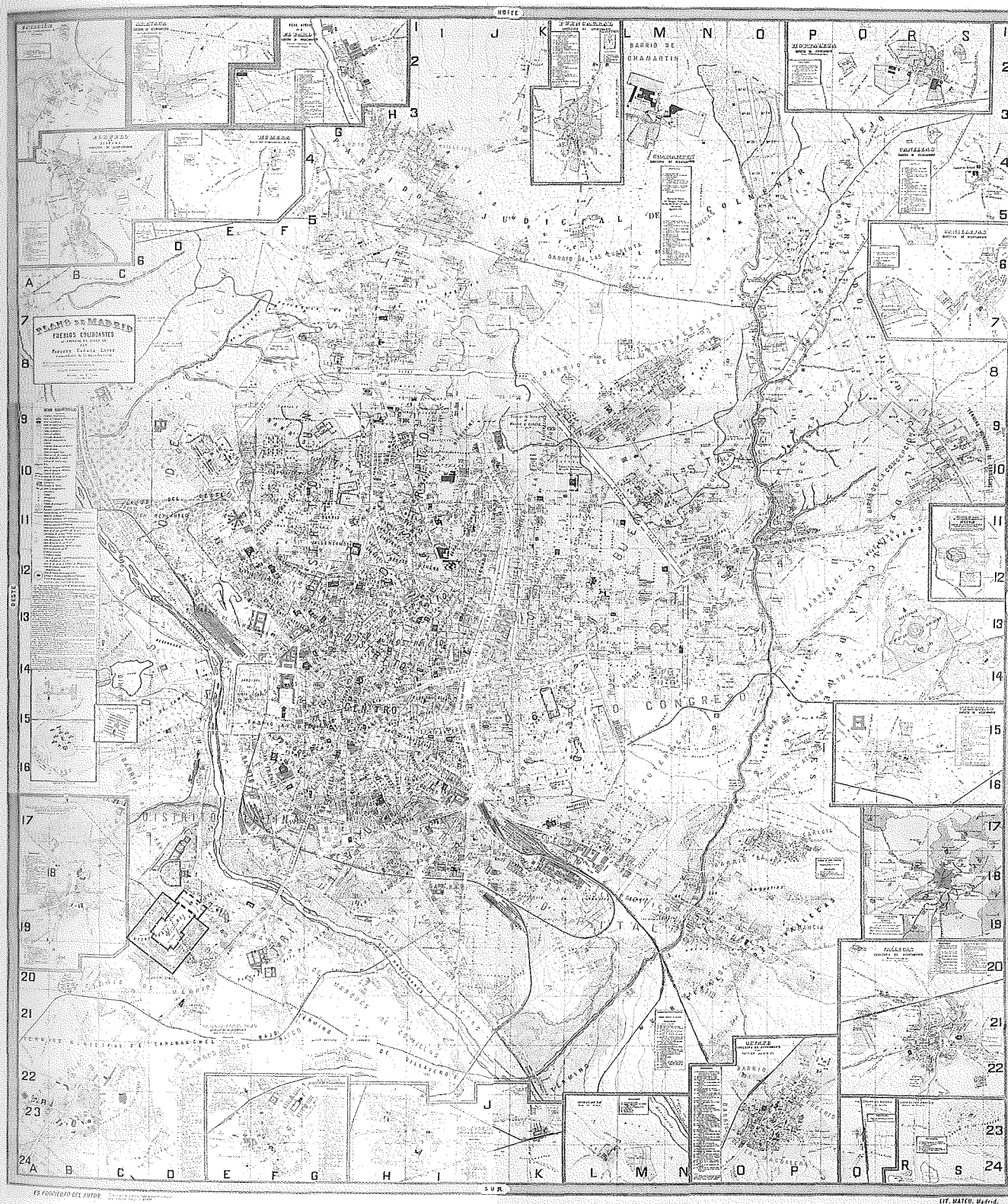
Consciente de cuanto entremezclar distintas actividades (fábricas junto a viviendas; hospitales junto a escuelas o vaquerías junto a almacenes) había sido causa del fracaso en la experiencia madrileña, HGC prohibía ahora la existencia de distintos usos en un entorno inmediato al apuntar tanto como en la zona agrícola “...no se permitirá el establecimiento de fábricas, ni de barrios obreros, ni villas, ni casas de lujo...aunque si, diseminados aquí y allá, los grandes edificios de interés público que deben encontrarse alejados de la zona urbana y vecinos a la zona forestal, como hospitales, cárceles, manicomios” como establecía la imposibilidad de establecer fábrica alguna en la zona urbana o prohibía construir cuarteles, asilos, escuelas... en la zona industrial. Conocedor de cuanto los establecimientos industriales similares a los asentados en Port Sunlight o Bournville (fábricas con talleres, almacenes, edificios de interés general y barrios obreros para sus empleados)⁷ podían jugar un importante papel en la consolidación de su idea, HGC buscó llevar a su ciudad lo que llamó “las compañías poderosas” cediendo en consecuencia, y dependiendo de cada caso concreto, un rígido esquema en la trama a una más dúctil ordenación de las manzanas, abriendo la posibilidad de suprimir algunas de las vías públicas intermedias esbozadas en el proyecto.

Si la división de esta ciudad lineal en zonas de uso era novedad, el modo en que HGC planteó la vivienda supuso otra importante concesión a la cultura europea de aquellos años: abandonando los criterios expuestos por Mariano Belmás (la vivienda en la ciudad lineal madrileña se había definido, básicamente, desde criterios económicos) en la ciudad lineal belga por encima de cualquier referencia al costo de la vivienda aparecía una reivindicación a la cultura de lo

popular al comentar como “...más que cualquier otra, la vivienda del campesino debe de ser un símbolo” precisando como ésta debía inspirarse en la tradición rural belga, en la “... vieja casa flamenca y en la vieja casa ardeannaise... En estas zonas agrícolas encontrarán su sitio las construcciones rurales que, como bellos prototipos, fueron exhibidas en la muy original y artística Village moderne en la Exposición de Gante de 1913”⁸.

En 1919 el concepto Ciudad Lineal se planteaba desde nuevos supuestos y las referencias a Soria quedaban desvaídas. Frente a la ciudad sin centro, aparecía ahora el concepto del “Fórum”; a la ciudad de crecimiento ilimitado se contraponía una “verdadera ciudad, hogar de la civilización”, con límites propios; donde no existía especialización de espacio, se establecían zonas con distintos usos y, en consecuencia, con trazados diferenciados y viarios específicos. Cabría preguntarse si tal cambio produjo sorpresa entre los accionistas de la C. M. U. fundada por Soria o si, por el contrario, fue asumido con indiferencia por quienes poseían el accionariado de la Compañía. En cualquier caso, entiendo que el paso de una propuesta y otra evidencia cómo en la España de aquellos años se produjo un debate sobre qué debía ser (o qué podía ser) un núcleo-satélite, qué era ciudad-jardín, qué la barriada, cuáles debían ser las características del parque urbanizado y qué, por último, la colonia de casas baratas. La propuesta de HGC consistió en integrar algunos de los supuestos que caracterizaban a la ciudad-satélite inglesa en la propuesta de la ciudad lineal; consecuencia, que no solo modificó una idea sino que fijó un nuevo programa de necesidades que, en lógica, debía tener una nueva respuesta. Y en la España del primer tercio del siglo, demasiado a menudo, el tema de la ciudad-jardín se ha valorado y entendido como una única respuesta a un único problema. Si en Alemania de finales de siglo la idea ciudad-jardín se entendió, en un principio, como la opción ideológica de una clase que rechazaba la transformación de la Capital en Metrópolis, se oponía al paso de la nostalgia “Comunidad” a una nueva “Sociedad” donde lo efímero se sobreponía a lo eterno (el “espíritu” frente al “alma”) proponiéndose como espacio refugio de una aristocracia nostálgica del perdido paraíso medieval, la Ciudad Lineal se planteó como Sociedad por acciones, preocupada en recalificar suelo, construir viviendas o vender agua y electricidad a Madrid.

Los estudios planteados sobre la vivienda en la España del primer tercio del siglo sobre casas baratas han enfatizado, por lo general, el hecho mismo de su existencia sin valorar ni las características de sus trazados, sin matizar las diferencias entre unas y otras ni comprender desde qué supuestos se definieron las soluciones arquitectónicas planteadas. Buscar, en la cultura española de comienzos del XX, referencias a núcleos-satélites a la gran ciudad nos lleva —al margen del debate que se abriera frente a la Ciudad Lineal— a estudiar tanto las propuestas planteadas, en 1909, por el Plan de Reformas y Enlaces de Barcelona como a valorar los ejemplos realizados en La Coruña, Cádiz o Tenerife. Así, el Plan formulado por Jausselly o las propuestas que Pompeu Giner esbozó en aquellos momentos abrían puerta al debate sobre la posible agregación de los pueblos limítrofes y, en consecuencia, a la discusión sobre qué debía ser la posible Gran Barcelona: desde los supuestos mantenidos por el “Noucentis-



Facundo Cañada. Plano de Madrid y pueblos de los alrededores.

me” se desarrolló una cultura contraria a la mantenida durante el Modernismo por cuanto que si éste había reivindicado, fundamentalmente, la artesanía y el mundo rural el “Noucentisme”, por el contrario, fue una opción urbana que buscó llevar la cultura metropolitana al territorio. En este sentido es como debemos comprender la idea esbozada por Ors cuando enuncia el concepto “Catalunya ciudad”, en el que se desarrollaría la política desarrollada por la Mancomunidad catalana entre 1913 y 1923⁹.

Frente a quienes exaltaban —indiscriminadamente— la vida rural como reserva de la más pura catalanidad, Ors urgía sobre la “barcelonització de Catalunya”, dando paso así al mito noucentista de la ciudad¹⁰. La problemática era cómo integrar la cultura metropolitana en los pueblos próximos a Barcelona y, sobre todo, cómo desarrollar el debate sobre la posible urbanización regional. Y aquellas ideas, estudiadas por Roca y Nadal, se reflejaron tanto en las propuestas que Puig i Cadafalch publicó en *La Veu de Catalunya* —órgano de la Lliga— como en el posible “Plan General de Vías de Comunicación” que la Mancomunidad formuló en aquellos momentos o en la discusión sobre la conveniencia de repoblar el interior del País¹¹.

Durante años desde la Mancomunidad se desarrollaron propuestas tendientes a integrar el territorio en el gran proyecto metropolitano: frente a opiniones como las expuestas por el ingeniero militar Eduardo Gallego —personaje más que singular por cuanto que, como luego se verá, colaboró con Calvo Sotelo en la redacción tanto del “Estatuto Municipal” como del “Estatuto Provincial”— quien definía la “ciencia urbana” como la forma de agrupar las casas, estudiar el plan de conjunto y analizar las Reformas interiores o ampliaciones de la ciudad, la Mancomunidad entendía que la política de transporte y definición de vías de ferrocarril debía tener como función generar y articular el territorio. Pero si Gallego entendía por núcleo-satélite la idea de una ciudad segregada, otros, en Barcelona, optaban por una política de anexión e integración de los núcleos próximos a la gran ciudad¹².

Pierre Vilar estudió en su día la realidad industrial en la Barcelona de comienzos de siglo¹³ y aquella reflexión sirve para comprender el sentido que tuvo la polémica entre la opción conservadora definida por el Obispo gerundense Torràs i Bages sobre la conveniencia de crear núcleos rurales —contrarios al industrialismo metropolitano— y quienes, poco más tarde, difundieran el proyecto de una Cataluña industrial. Si el primero defendía la fundación de núcleos rurales, valorados desde la referencia a lo medieval, por cuanto que en ella se reflejaba la cultura católica garante, en su opinión, valores ligados a la tradición, Almirall primero y más tarde la generación encabezada por Prat de la Riba defendieron una cultura nacionalista laica y democrática, ligada al desarrollo metropolitano. Por ello, cuando a comienzos del siglo Puig i Cadafalch teoriza sobre la Barcelona del futuro¹⁴, el debate se centra en los conceptos ciudad-satélite o “parque segregado” porque —se señala— la transformación industrial de la ciudad abría puertas a la discusión mantenida en Inglaterra entre los partidarios de los núcleos rurales y quienes proponían la idea de una ciudad-satélite definida desde un moderno programa.

Los textos de Ruskin o Morris tuvieron en este sentido una primera presencia en aquella España, y su difusión no sólo se reflejó en el debate sobre la producción artesanal, y tras la muerte del prime-

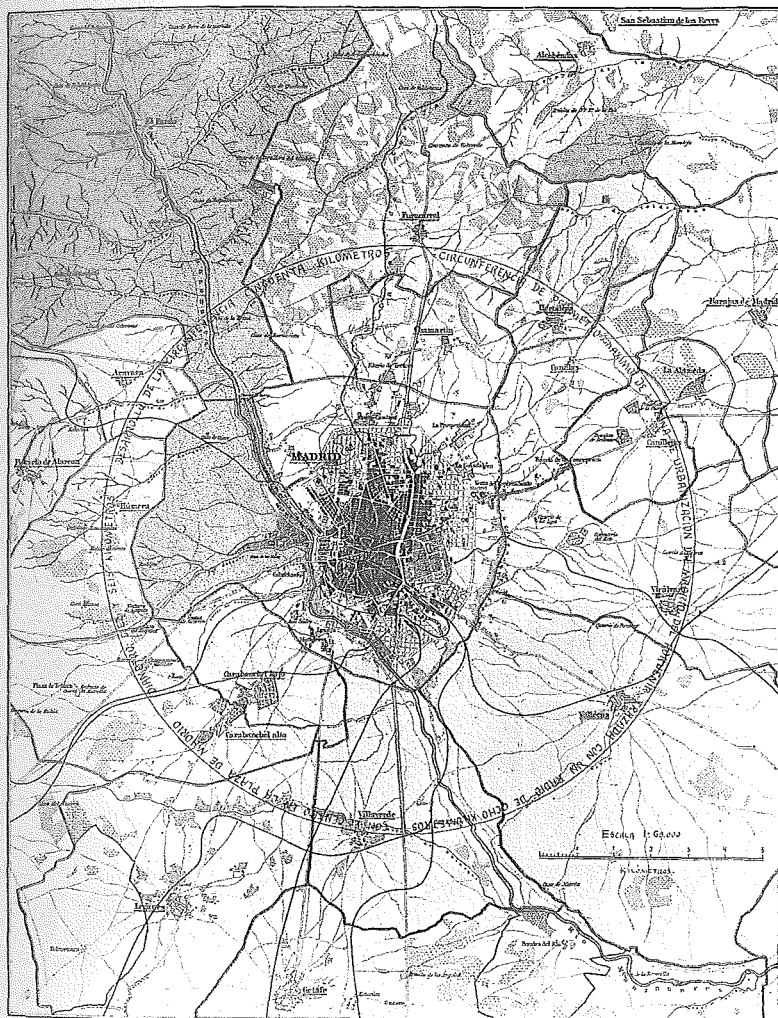
ro fueron numerosas las referencias publicadas difundiendo su obra: Pere Colominas publicó sobre él en la *Revista Blanca*; J. Maragall fue igualmente autor de dos artículos pero, en mi opinión, los trabajos de mayor interés sobre el reformista inglés los desarrollaría Fabre y Oliver, quien editó en la *Revista Contemporánea* un notable análisis. Pero junto a estos textos, redactados por poetas o reformadores sociales, destacaron publicados por Cebrià Montoliu; excepcional personaje por su formación e intereses, no sólo editó una larga introducción a una antología de ensayos ruskinianos sino que, tomando el tema como pretexto, centró el debate en Cataluña sobre el concepto ciudad-jardín.

Tras destacar cómo Ruskin era “... enemigo mortal, franco y decidido del movimiento industrial moderno y de todos los que él le han conducido”, Montoliu diferenciaba, en su trabajo “Institución de cultura social” publicado en la “Revista Social”, la actitud de éste de la de Morris, entendiendo como en el primero aparecía una crítica al núcleo industrial mientras que el segundo, por el contrario, establecía el debate sobre la idea de ciudad socialitaria. El análisis de ambos era fundamental por cuanto que le llevaba a razonar sobre el concepto de “ciudad-satélite”, diferenciando qué debía ser un núcleo “medievalista” y qué, por el contrario, una ciudad obrera igualitaria; y en este sentido su reflexión coincidía en parte con la expresada en Madrid por Adolfo Posada —Catedrático de Derecho Administrativo y responsable del tema de vivienda en el Instituto de Reformas Sociales— quien hacía énfasis, en sus “Ideas e ideales”, sobre el interés de Ruskin por la educación de los obreros, publicando, en 1904, un artículo titulado “Ruskin, reformador social”¹⁵.

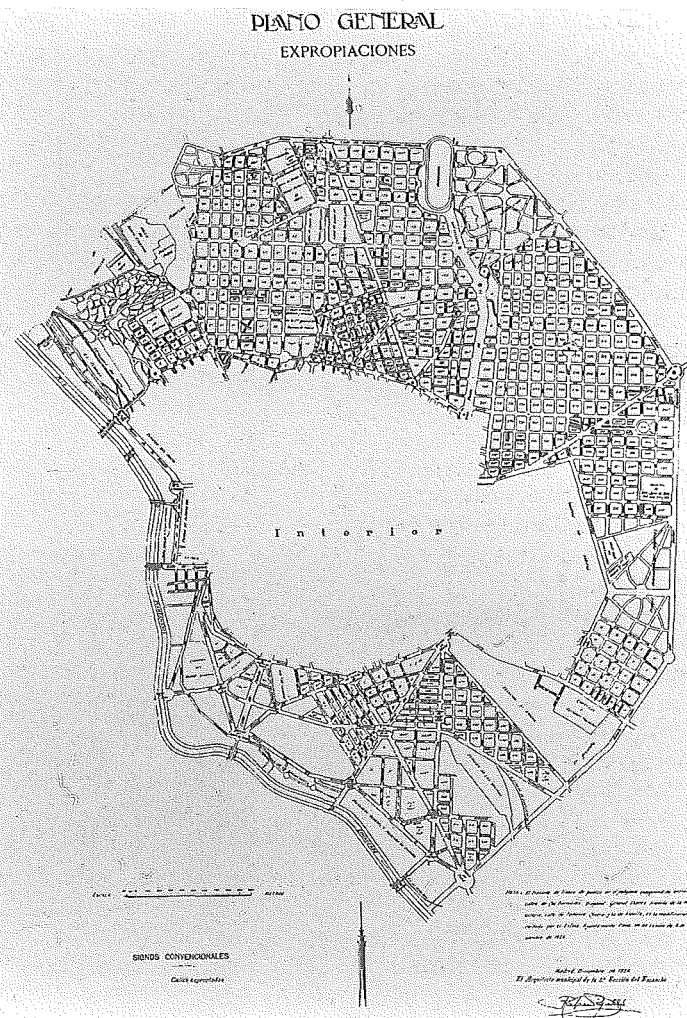
La oposición de Montoliu a la Metrópoli se basaba en valorar el crecimiento de la población como un fenómeno artificial, contrario a la naturaleza. Opinando que el trasvase del mundo rural hacia la ciudad industrial implicaba la pérdida de reservas vitales de la población campesina¹⁶, compartía las opiniones de Geddes sobre la incapacidad del arquitecto de concebir el planteamiento desde una doble problemática urbana y social. Entendiendo que los problemas derivados de la relación del núcleo urbano y su entorno habían aparecido en Barcelona (al proponer Jausselly la agregación de los núcleos próximos) veía como, efectivamente, el crecimiento de municipios independientes como Horta, Sant Andreu o Las Corts había supuesto que éstos perdiesen su autonomía y carácter en detrimento de la Gran Ciudad. Y sensibilizados ante las críticas de éste, la Diputación Provincial de Barcelona propondría a éste la organización de un “Centro de Investigación sobre la Ciudad” —tomando como modelo el “Museo Social” de París— con objeto de que analizase sobre los conceptos planteados por Geddes¹⁷, creando un núcleo de reflexión cuyo primer fruto fue la conferencia dictada poco después por J. Martorell (arquitecto asesor —años después— de la “Ciudad Cívica” “ciudad-jardín”) sobre “La construcción de la urbe agradable”¹⁸.

Para los “organicistas” partidarios de Geddes, los problemas urbanos no podían resolverse mediante nuevas aglomeraciones urbanas¹⁹ o mediante soluciones arquitectónicas: en 1903 Montoliu había señalado (dentro de un ciclo organizado por el “Instituto Obrero Catalán”) cómo la única forma de transformar la ciudad era fomentando la educación de sus habitantes, razón por lo que proponía acabar con el

J. Grases y Riera. Propuesta de Gran Vía
Norte-Sur para Madrid. 1901.



Situación del Ensanche de Madrid en
1924.



monopolio cultural que detenían las clases privilegiadas propugnando la constitución de Universidades Populares²⁰, contrastando así su actitud con la mantenida por el madrileño Instituto de Reformas Sociales²¹, preocupado en dar respuestas específicas a una situación social y no en debatir cuáles podían ser las bases de una nueva cultura²². Entendiendo que la creación de pequeños núcleos de vivienda obrera para nada contribuían —por la falta de ambición del planTEAMIENTO— a resolver un problema urbano de naturaleza superior, Montoliu (que entendía la ciudad como organismo vivo) insistía en conocer objetiva y exhaustivamente la realidad de las aglomeraciones urbanas que lo configuraban. Por ello, preocupado por el debate que se mantenía en Europa sobre el tema, en 1910 buscó difundir los debates teóricos mantenidos sobre el tema tanto en la Conferencia celebrada en el RIBA de Londres como dar a conocer las experiencias mostradas en la Exposición de Berlín sobre la “Construcción de Ciudades”.

En Londres, americanos y europeos se reunieron con el objeto de intercambiar experiencias y buscar no tanto la confrontación como la circulación de ideas. Stübben, Eberstadt, Geddes, Uwin, Howard o Henard... se encontraron con Burnham y desde ese momento Hegemann actuaría como difusor en Europa de los conceptos de la “City Beautiful americana”²³. Frente a las monumentales perspectivas que ofreciera Burnham, en su proyecto para Chicago, Geddes proponía la necesidad de una investigación sobre la realidad urbana. Y esta primera reflexión en Londres se complementaría, al poco, con la celebración en Berlín de la “Exposición Internacional para la construcción de la ciudad”, que, presidida por Otto March (y en la que participarían Eberstadt, Göecke, Jansen, Muthesius y Stübben) reflejaría —mediante planos y maquetas— la nueva realidad urbana de aquellos años.

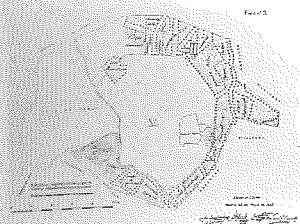
El encuentro de Londres y el posterior de Berlín tuvo como resultado una sorprendente y recíproca corriente de admiración entre ingleses y alemanes: tras los elogios de Geddes y Olmsted al urbanismo alemán, Stübben señalaba, por su parte “... no entiendo hacer excesivas alabanzas a Inglaterra si digo que el sistema moderno de urbanismo ha sido creado en Inglaterra”²⁴. Como reflejo de la importancia del debate mantenido en Londres (donde Geddes esbozara el concepto de “Pandemonium City”²⁵). Y asumiendo como propio el entusiasmo que provocó entre los urbanistas ingleses la experiencia alemana, Montoliu visitaría la Exposición de Berlín de 1910 redactando, a su vuelta, un texto sobre “La Ciudad Moderna” donde estudiaba las bases desde las que ésta debía definirse²⁶ reflejando —coherente con la reflexión esbozada por Unwin al señalar “...debemos pilotar y orientar nuestra vida urbana, de forma que logremos obtener la mayor ventaja que ofrece la ubicación de la ciudad—” la necesidad de orientar y racionalizar la vida urbana. Lo que vio en Berlín fue el esquema de la “Gross Stadt”; entendió cómo la propuesta de la Gran Ciudad suponía no tanto definir las bases de un nuevo concepto de Ensanche (bien distintos hasta los ahora definidos en España) sino aceptar una nueva relación entre la Metrópoli y los núcleos urbanos próximos, comprobando cuánto la idea del “Organismo vivo” definida por Geddes al referirse a la Gran Ciudad era ahora importante. Desde este supuesto redacta un trabajo que aparece en el *Boletín del Museo Social* y donde no sólo da datos y comenta los distin-

tos criterios que ha visto en la forma de entender y valorar el problema sino que ofrece bibliografía y comenta —de forma acertada— la realidad de lo visto²⁷.

Tras su viaje a Berlín, Montoliu entiende que el “urbanismo” no debe limitarse a definir instrumentos que permitan —buscando dar solución al problema de la vivienda económica— generar y calificar suelo barato en un entorno inmediato a la gran ciudad sino que, y sobre todo, debe buscar la definición de parámetros territoriales (comarcales o regionales) que den solución al problema de futuro, de acuerdo con la problemática definida por Geddes en 1905 al definir el término “conurbation”. Buscando solucionar el problema de la vivienda desde la posible óptica de un Plan Comarcal, apuntaría cómo el movimiento cooperativo debía ser parte fundamental en la solución del problema del alojamiento: y criticando en consecuencia las propuestas de Ensanche planteadas por Jausselly, valora la opción de la ciudad-jardín como solución tanto al problema de la vivienda como al crecimiento de la ciudad. Entiende que la ciudad-jardín debe basarse en distintos aspectos: debe ser ideal cooperativo y no solución dada ni por la industria para sus empleados ni por el privado como negocio; asume la voluntad de utilizar la arquitectura popular como solución de vivienda y señala que su construcción debe establecerse allí donde la emigración lo aconseje.

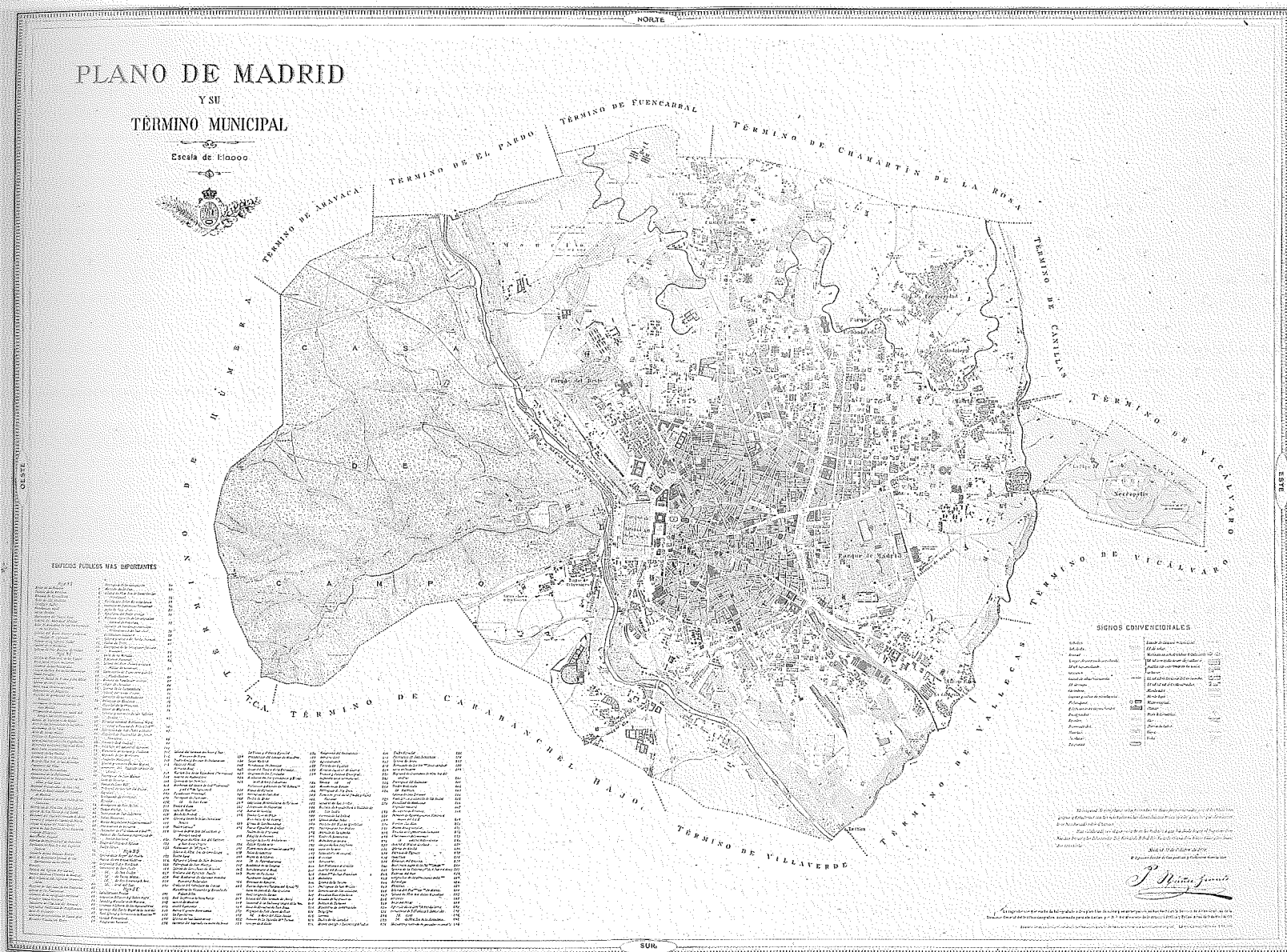
A través del *Museo Social* la burguesía catalana acentuaba la política reivindicativa, económica y nacional, coincidiendo esta actividad con la creación, en 1906, de Solidaritat Catalana y dando la política de control del territorio sus frutos en 1914, con la creación de la Mancomunidad. Los artículos que Montoliu publica entre 1907 y 1913 reflejan su voluntad por profundizar en una nueva valoración del territorio y sería interesante establecer en este punto una reflexión sobre cuestiones tales como cuál pudo ser, en la España de aquellos años, la posible tercera vía entre capitalismo y socialismo, analizando la figura de Moret o la formación y presencia de los fabianos en la vida pública. En cualquier caso es evidente que, en aquellos años, los propios trabajadores (los sindicatos obreros) no valoran el concepto formulado por Montoliu y que la lucha social emprendida en aquellos años frente a la burguesía en modo alguno se refleja en un debate sobre el tipo de vivienda requerido. Poco a poco el Museo Social se convierte cada vez más en trampolín de una burguesía catalana que busca intervenir en la vida pública, afirmando así su auténtica personalidad como clase, buscando alcanzar objetivos culturales, sociales, políticos y económicos, tanto a escala municipal como a escala de Territorio. Y la presencia, dentro del Museo, de arquitectos como Martorell, refleja de qué manera la crítica de una burguesía al Plan Cerda se refleja en quien, retomando las críticas de Sitte a lo que llamara el “urbanismo del ingeniero”, se opone la idea de desarrollar la cuadrícula (una cuadrícula que se quiere igualitaria, conviene no olvidarlo) en el nuevo Plan de Barcelona²⁸.

Si el Museo se convierte en reflejo de la actividad generada por Prat de la Riba, de quien reclama la idea de una Barcelona viva, periférica, dinámica e industrial, conviene no olvidar cómo los participantes en el proyecto de Museo Cívico pertenecen al mundo de la banca y de los grandes negocios. Por ello, los comentarios que Montoliu publica, tras la Exposición Universal de Higiene de 1911 celebrada en Dresde, tras asistir —como Delegado de la “Sociedad Cívi-



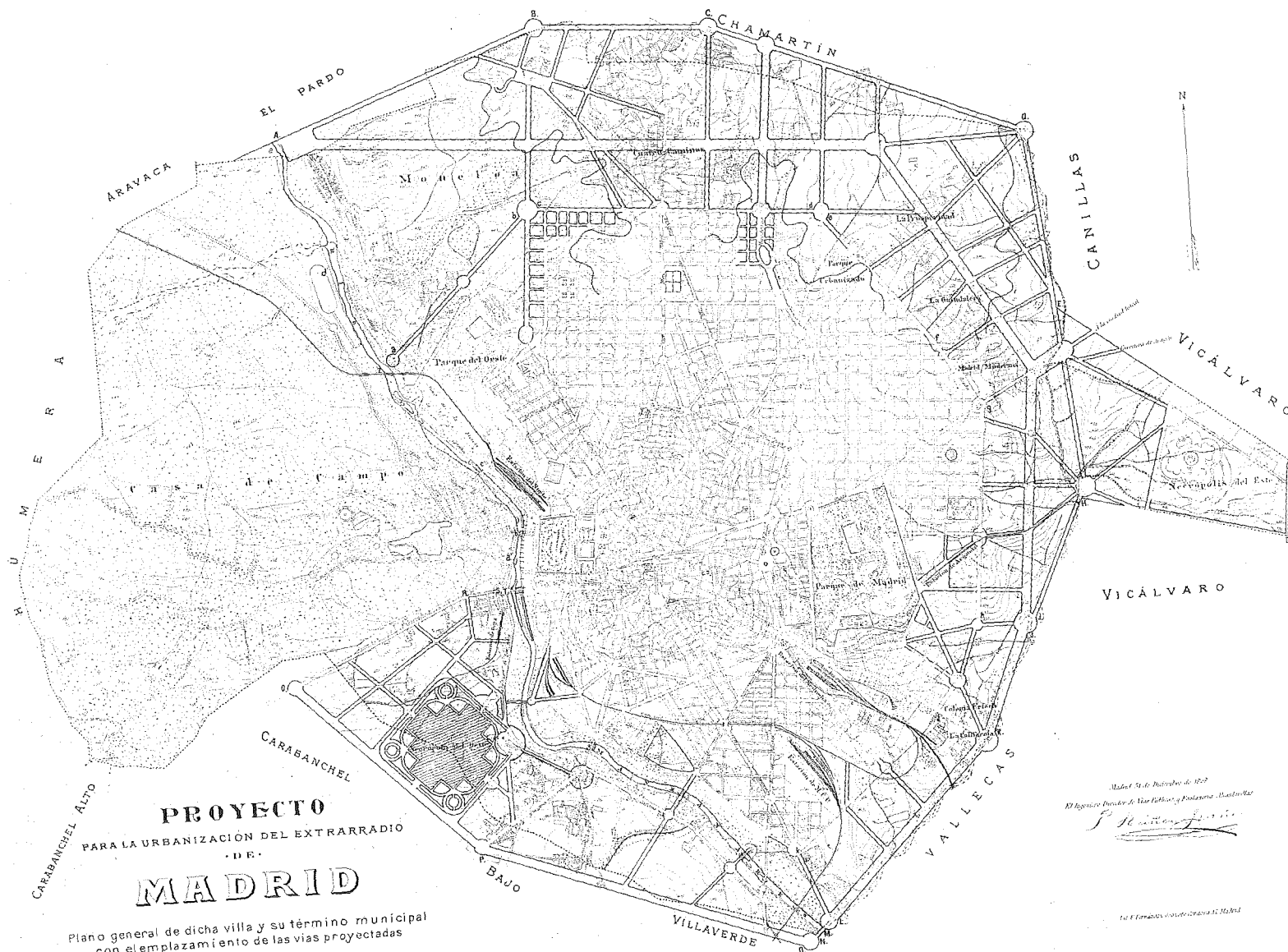
P. Núñez Granés. Plano del término municipal de Madrid. 1909.

P. Núñez Granés. Proyecto de Urbanización del Extrarradio. 1909.



Proyecto para la urbanización del
extrarradio de Madrid, 1909.

PLANO Nº 1

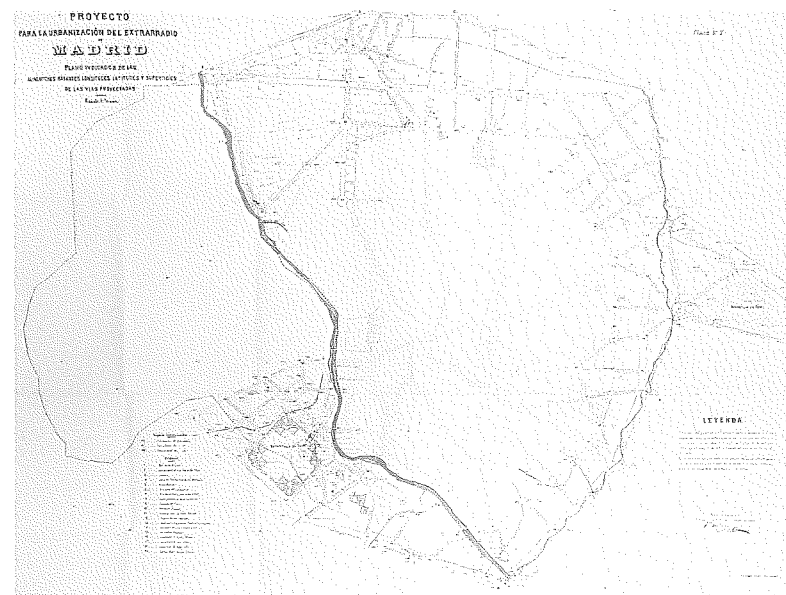


ca Ciudad-Jardín”— a la Exposición celebrada un año más tarde en Turín o a la realizada en 1913 en Gante sorprenden por su voluntarismo e ingenuidad ante una situación, al destacar como “...han quedado demostradas las inconcebibles ventajas ... que se derivan ... de la concepción orgánica de la ciudad, con un todo complejo y completo, con extensiones limitadas, sujeta en su desarrollo a planes metódicos preconcebidos y a la suma de beneficios posibles para las generaciones sucesivas que la habiten”²⁹.

Al Congreso de Gante no solo acudió Montoliu sino también el madrileño Amós Salvador y el bilbaíno Tomás Bastida, rompiendo — por así decir— el “monopolio” intelectual que, sobre la ciudad-jardín, tuviera hasta el momento Barcelona. Y es a partir de este Congreso cuando aparecen en el debate urbanístico español dos líneas de reflexión bien distintas sobre núcleos-satélites y ciudades-jardín³⁰. En Gante, Cebrià Montoliu tomaba conciencia de cómo el concepto “ciudad-jardín” era una opción formal capaz de dar respuesta tanto a quienes reclamaban un modelo de ciudad que nunca existió como podía referirse a un proyecto social que, buscando instaurar las bases de una nueva sociedad, entendía la barriada-jardín como núcleo ideal, independiente de la gran ciudad y ubicado en la naturaleza.

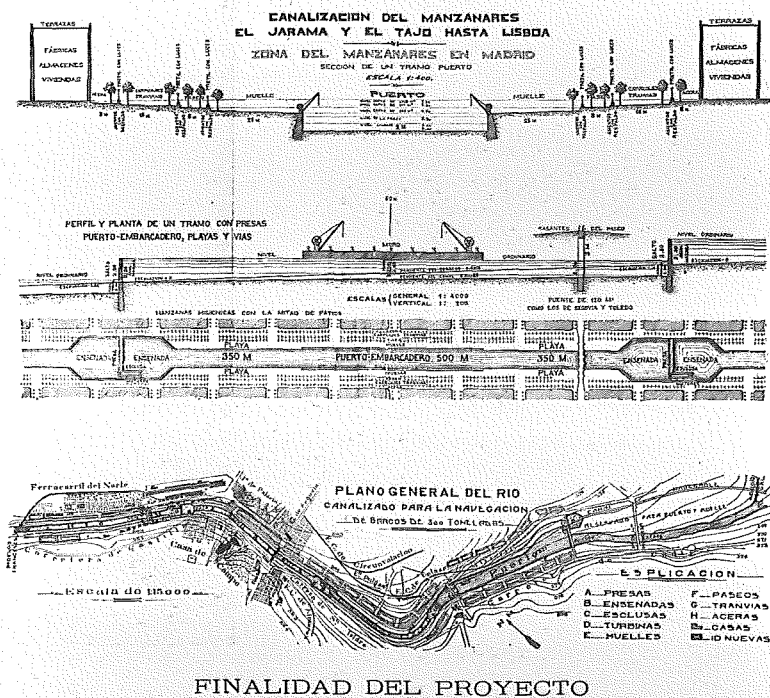
Pero además, Montoliu asiste en Gante a la polémica que entre quienes propugnan adoptar los esquemas de la arquitectura regionalista (definida como arquitectura de “pabellones rurales”) y la opción defendida desde el “Werkbund” alemán y calificada por sus oponente como “cubista”. Conocedor del debate (como lo demostrara en artículos publicados en la “Revista de Obras Públicas” 1914) y, preocupado por la discusión sobre la política de suelo, busca dar a conocer en los medios españoles las iniciativas europeas sobre ciudades-jardín. En 1915 publica un primer estudio sobre la Legislación española sobre el tema, comentando cuál había sido, desde 1896, la construcción de las viviendas obreras y cómo de la construcción de bloques se había pasado a la edificación de los primeros ejemplos de barriadas-jardín, destacando la labor desarrollada por la primera sociedad constructora de ciudad-jardín en Cádiz, las posteriores experiencias en La Coruña o las concebidas en Bilbao o Santa Cruz de Tenerife. Frente a estas primeras experiencias, haría especial hincapié en el hecho de ser sólo actuaciones puntuales, concebidas desde los supuestos del reformismo obrero o de la actuación de determinadas sociedades benefactoras benéficas inherentes a la sociedad burguesa, encomiables desde la preocupación social por dar solución al problema de vivienda barata pero criticables por no ser reflejo de una política. Entendiendo como “...cuando la ciudad ha alcanzado el límite citado para su crecimiento, deja de crecer por nutrición y se reproduce materialmente, proyectando a distancia el exceso de su población en forma de colonias como nuevos embriones de su propio organismo que no hay inconveniente alguno se establezca a su alrededor, mientras lo hagan con edificios completos y autónomos, sujetos a las mismas leyes de su desarrollo”³¹, en su opinión la “ciudad-satélite” debía dejar de valorarse desde la opción marcada por Howard al entender que los núcleos-satélites... “que se forman llevando ya consigo, desde el principio, la ley que ha de regular su propia vida y su desarrollo futuro, evitando —naturalmente— aquellas soldaduras que son la negación misma de todo proceso orgánico”³².

P. Núñez Granés. Plano de las alineaciones y rasantes de las vías proyectadas en la ordenación del Extrarradio. 1909.



Los escritos de Montoliu (ciertamente novedosos entre los redactados por españoles) no fueron los únicos en dar cuenta de cual era el análisis europeo sobre el tema por cuanto que, en esos mismos años, era más que significativa la presencia de urbanistas alemanes en Madrid o Barcelona. Tras los primeros estudios publicados en Alemania sobre temas urbanísticos españoles (en 1884 K. Kinckel-deyn había publicado “Die Stadt Madrid in ihrer baulichen Entwicklung und gegenwertigen Erscheinung” y “Wohn- und Mietshäuser in Madrid”, dos trabajos sobre la construcción del Ensanche de Madrid) desde 1903 comenzaron a publicarse en la *Revista de Obras Públicas* numerosas noticias sobre la realidad urbana, dato que se complementa con el hecho que los primeros responsables barceloneses o madrileños viajasen a Alemania (Jurgens cita la visita que el concejal barcelonés Busquets realizó a Berlín en 1913) o que algunos urbanistas alemanes fuesen invitados a dar conferencias (Stübgen, March o el propio Jurgens visitaron para ello Barcelona) del mismo modo que aparecieron las primeras noticias sobre Muthesius o Eberstadt; la contradicción se plantea cuando, al ver el catálogo de la Exposición realizada en Berlín en 1910, vemos cómo el plano de Barcelona expuesto fue la propuesta de Jaussely (y no el Plano de Ensanche de Cerdá) debido quizá a que Hegemann compartiese la

NAVEGACIÓN ENTRE MADRID Y EL MAR



FINALIDAD DEL PROYECTO

Potencialidad nacional y económica de que lleguen a Madrid empujadoras de toda Europa, de 300 toneladas, la carga de las mayores trenes de mercancías, mediante una obra relativamente pequeña en relación con las de la misma clase de otras naciones.

Puerto para 500 embarcaciones y muelle de 2,500 metros de largo y 100 de ancho, con vía férrea de 800 milímetros con la de circunvalación, con reservas para otro puerto y muelle.

125.000 caballos de fuerza producidos en toda la línea, con inmediata aplicación las primeras a Lisboa, que carece de fuerzas hidro-eléctricas, y sin limitación en abastos y labores agrícolas.

Agua para riego de 3 kilómetros entre ambas ciudades, para
una de una población de un millón de personas que agota re-
cursos por hoy dos veces al día y posibilidad de mucho mayor
tamaño de la zona.

Facilidad de transporte de agua en las presas que se crean.
Existencia en el acapicamiento de máquinas y materiales de
construcción.

Facilidad de establecimiento fabril en Madrid y en el des-
canso a Lázaro, en las mejores condiciones de Europa.

Acuerdo del alcalde del Mananteco entre los 40 apro-
piados de la biblioteca de cultura, por consiguiente, y posibilidad
de agua para Madrid hasta dieciséis horas, con 20 metros cúbicos de
agua por segundo según proyectos en curso.

Utilización de 93 kilómetros de canal hecho hasta el
Mananteco de Madrid y aplicación de las aguas fecales al
riego.

Existencia de un canal de agua para el Mananteco.
Existencia de Madrid en otro tanto que el de América, con arreglo
a las mejores urbanizaciones de Europa y de España.

Aumento del caudal del Manzanares con solo el aprovechamiento de 21 kilómetros de canal, ya construida, y posibilidad de sacar 4 Madrid hasta dieciocho ríos, con 20 metros cúbicos de agua por segundo, según proyectos estudiados.

Unión de 93 kilómetros de canal hecho hasta el Tajo.
Saneamiento de Madrid y aplicación de las aguas fecales al
riego de 8.000 hectáreas de terrenos en sus inmediaciones.

Ensanche de Madrid en otro tanto que el actual, con arreglo
 las mejores urbanizaciones de Europa y América.

NOTA IMPORTANTE

En la Exposición Integral de la calle de Silva, 44, podrá enterarse el público el plan y perfil de la canalización hasta Lisboa y todos los canales de España, y como comparación los de Francia, en que se apunta lo que significa comunicar Lisboa con el centro de la Península, el fado de muchos de canales y rios navegables franceses que comunican los mares Atlántico y Mediterráneo con

También se exhiben al público general del congreso Norte, los de adarén, maderas y vira, y el paradero en que cada propietario puede apreciar cómo afectan las fuertes caídas a sus terrenos, áncas confididas avaros para edificar con acople al país.

Como consecuencia de esta privatización de ensaques que se impone con la continua traida de aguas a aquella zona, se presenta la de Barcelona con la (re)edificaci3n y patios, sin duda alguna de las mejores privatizaciones del mundo, debido a una previsi3n oportuna con que en muchos siglos se ha hecho decir por escrito que los edificios construidos son ajenos.

Este trabajo está condensado en un folleto de actualidad, con planos y disposiciones oficiales, que se vende á UNA PESETA en las principales librerías y en la calle de Soria, 44, principal derecha, desde donde se remite franco de porte á toda España y Portugal dirigiéndose al autor, Felipe Mora, Ingeniero.

opinión (proyecto “plúmbeo”) de Jurgens sobre la obra de Cerdà³³. Además de estas visitas, son los años en que Otto March (Presidente de la Exposición de Berlín de 1910) publica en el “Boletín del Instituto de Reformas Sociales” un artículo sobre “La Citté Allemande” en el que explica y diferencia qué es una ciudad-satélite y qué un parque urbanizado o cuando Stübben da a conocer otros dos trabajos sobre la realidad alemanas. Como consecuencia de esta influencia, Montoliu daría a conocer en el *Boletín del Museo Social de Barcelona* aquellos enfoques y realidades: y este “Saber” culminó, como sabemos, en las primeras experiencias definidas en Barcelona sobre la construcción de una ciudad-jardín³⁴.

Los artículos citados aparecían en un momento polémico: poco antes, en 1907, Jausselly había concretado su idea de ciudad dando a ésta —en contra de la opinión de Baumeister— forma y límite, con ello creía no sólo poder oponerse al crecimiento desordenado de la Metrópoli sino también a su desarrollo indefinido: coherente con esta propuesta, en 1913 la “Sociedad Cívica Ciudad-Jardín” de Barcelona proponía organizar en las Corts de Sarrià una barriada, perfecto ejemplo de ciudad-jardín³⁵ donde, abandonándose el trazado ortogonal, se asumía la polémica planteada en Alemania sobre si las calles debían ser rectas o curvas. En aquel proyecto se buscaba reflejar los debates mantenidos en el *Museo Social* de Barcelona entre quienes propugnaban las soluciones de ciudad-jardín y quienes entendían la necesidad de realizar, por el contrario, “suburbios-jardín” o, incluso, “colonias-jardín”, dependientes siempre —como señalara Martorell— de la “Gran Ciutat”. El suburbio-jardín debía tener, entendía, idéntica construcción que la ciudad-jardín en cuanto a servicios, planificación y calidad de vida: se diferenciaba, sin embargo, al valorarse como colonia industrial ubicada en las inmediaciones de una gran Metrópoli y unida a ésta, como si de un barrio se tratara. “Colonia-jardín”, por el contrario, se aproximaba más a la opción americana de parque urbanizado: colonia industrial, aislada y distante, en ocasiones ni siquiera bien comunicada, su dependencia del núcleo industrial la diferenciaba de otras actuaciones que la burguesía planteaba para sí —en el límite del Ensanche— en aquellos momentos.

Aparece así, desde la “Sociedad Cívica Ciudad-Jardín”, (constituida legalmente el 15 de julio de 1912 y dependiente del “Museo Social”), una asociación que buscará desarrollar el modelo citado y donde (y ello es más que significativo) participa una sorprendente generación de barceloneses (Rahola, Tallada, Busquets, Corominas, Puig i Cadafalch y Domenech i Muntaner) esbozando una singular reflexión sobre los problemas de la ciudad, definiendo el tema desde los intereses inmediatos de quienes, al poco, se aglutinarán en la Mancomunidad desarrollando una más que singular propuesta de actuación en el territorio³⁶. Poco antes que Madrid formulara sus primeros parques urbanizados en el límite del Ensanche (el primero en las inmediaciones de la colonia Metropolitana, al final de Reina Victoria; el segundo en los Altos del Hipódromo y el tercero entre El Retiro y la Vaguada definida por lo que luego sería Doctor Esquerdo) Barcelona proponía un conjunto de enclaves urbanos valorados como auténticas ciudades segregadas, ejemplo de los cuales podrían ser tanto la ciudad-jardín de San Pedro Mártir como Pedralbes, concebidas ambas con el no declarado objetivo de revalorizar las fin-

E.T.S. ARQ

Plano nº 3.

ARAVACA

EL PARDÓ

Zona Universitaria

Urbanización

Vivienda

Taller

Parque

Hotel

Accesos Servidos

Control

Canillas

VICALVARO

Zona Industrial

VICALVARO

PARQUE DE MADRID

CASA DE CAMPO

CARABANHEL ALTO

CARABANHEL BAJO

VILLAVEDE

VALLECAS

Zona Industrial

Zona Obrera

Zona de Servicios

Vivienda

Taller

EJEMPLO GRÁFICO DE DIVISION ZONAL

PORTE CORRESPONDIENTE AL EXTRANJEIRO

0 1 2 3 4 5 Km.

Madrid 30 de Mayo de 1922

Escala de 1:20000

Escala de 1:20.000.

Madrid 30 de Mayo de 1922

For Distribution *For Distribution* *For Distribution* *For Distribution*

cas inmediatas a la Avenida de Pedralbes, aprovechando la construcción de la gran vía Diagonal, acorde con la política de revalorización de los suelos adyacentes que suponía la expansión de Barcelona³⁷. Y tras los proyectos de San Pedro Mártir y la ciudad-jardín de Pedralbes se produce la ruptura entre Montoliu y los componentes de la “Sociedad Cívica Ciudad-Jardín”, de un Montoliu, quien en esos momentos se opone —coherente con los supuestos defendidos durante años— tanto a la propuesta de Manuel Malagrida para la ciudad-jardín de Olot, a la colonia-jardín de Terramar —presentada como “el barrio más aristocrático de la población” de Sitges—³⁸ o al proyecto que en Barcelona realiza Sivate (aprovechando sin duda para el hecho de ser Vicepresidente de la Sociedad Cívica) para una ciudad-jardín en lo que actualmente es el barrio de la Trinidad, desde la calle Mayor de Sant Andreu hasta la parte norte del Tibidabo³⁹.

Frente a las propuestas de crear barrios segregados en Pedralbes, Sivate, Sitges u Olot, también hubo, en la Barcelona de aquellos años, voluntad por replantear el problema de la vivienda unifamiliar desde una perspectiva social. En 1912 se había señalado ya como “...corresponde a los municipios dar solución al problema de la vivienda”, y cuando Montoliu propicia crear el “Museo Social” en Barcelona, destaca como objetivo del mismo convertirse en lugar de reflexión y debate sobre los problemas que caracterizan la nueva ciudad, proponiendo organizar exposiciones, debatir sobre las características de la vivienda higiénica y económica y potenciar el movimiento cooperativo como base de la estructura urbana. Enfrentado a la gran ciudad y opuesto a los barrios segregados, defendía que ubicar ciudades-jardín próximas a la gran ciudad tan sólo redundaba en un inmediato provecho individual del propietario del suelo (que buscaba especular) ignorando el sentido mismo de la planificación urbana. Proponiendo un modelo que definiera la conservación y mejoramiento del territorio, creyó que la creación de la “Sociedad Cívica Ciudad-Jardín” abría la posibilidad de desarrollar nuevos modelos de “ciudades-satélite” contrarios a la idea de parques urbanizados⁴⁰.

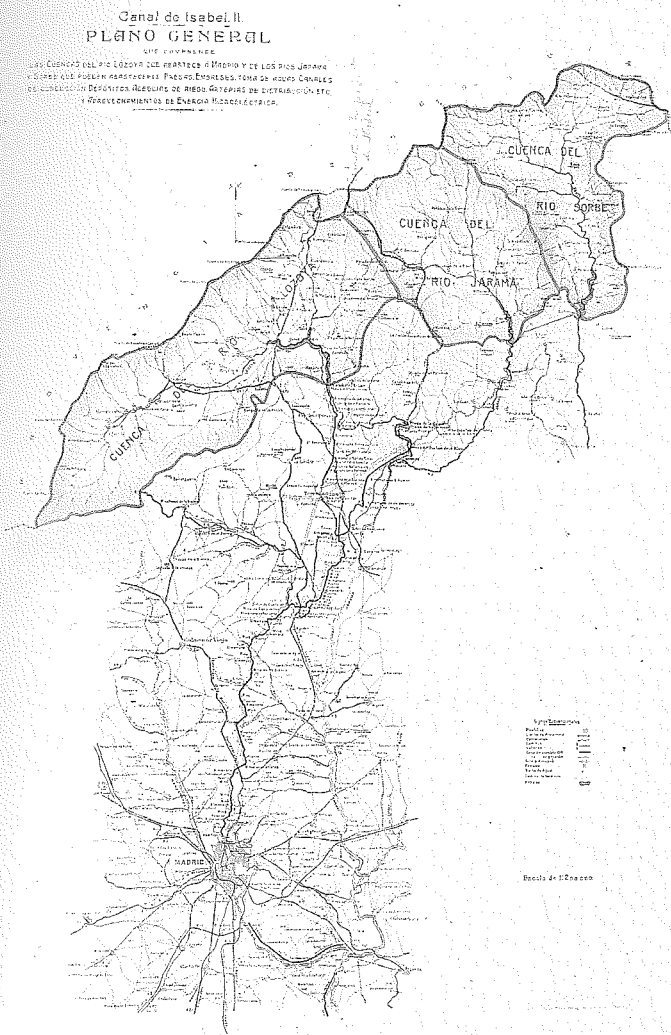
Frente a la incipiente política de ordenación del territorio esbozada por la Mancomunidad (que asumía la idea Ors sobre la “Catalunya ciudad”) muchos de los pertenecientes a la Lliga propugnaron —por medio de publicaciones— forzar la adhesión de los núcleos-satélites a la Metrópoli barcelonesa: propietarios, en su mayoría, de amplias superficies en el límite de la gran ciudad, la política de anexión suponía poder recalificar el suelo, definir una zonificación de uso y hacer así un espléndido negocio; pero frente a éstos, hubo también quienes entendían que el crecimiento urbano debía plantearse en base a un Ensanche, definido esta vez de forma bien distinta a como lo había planteado Cerdá por cuanto que, decían, era “injusto” que las contribuciones urbanas de la burguesía sirviesen para construir barrios obreros idénticos —en sus características, equipamientos y dotaciones— a los edificadas para aquella misma burguesía que financiaba el total de la operación⁴¹.

Paloma Barreiro, al estudiar cómo el concepto de ciudad-jardín se difundió en Madrid, daba cuenta de un hecho desconocido: intentando repetir la experiencia del *Museo Social* constituido en Barcelona, en 1913 llegaron a Madrid un grupo de urbanistas ingleses y catalanes —invitados por algunos madrileños— con intención de organizar en el Ateneo un ciclo de conferencias que impulsara aque-

lla idea. Barreiro destacaba así los contactos entre Amós Salvador y Cebrià Montoliu, enfatizando tanto la relación entre ambos como el papel jugado por los ingleses durante la visita. Y este debate —que llegó a Madrid desde Barcelona— se complementó con las referencias que en esos momentos realizara Stübben en Cataluña (un Stübben admirado y elogiado por Geddes y, en consecuencia, conocido por Montoliu) que se refleja, por ejemplo, en los artículos publicados en *La Veu de Catalunya* (ligado, como sabemos, a la “Lliga” y donde, en consecuencia, los artículos sobre urbanismo marcaban una opinión y definían una política) con el título “Les construccions urbanes modernes”⁴².

Barcelona había adquirido así, antes de la Primera Guerra Mundial, un papel más que protagonista en el debate urbanístico español sobre la ciudad-jardín y la ordenación del Extrarradio: a partir de esta experiencia —y dado que las propuestas de Núñez Granés para la ordenación del Extrarradio para nada daban solución a los problemas planteados— se planteó de manera nueva. Si antes de la Guerra (en 1913) Amós Salvador había propiciado el encuentro con Montoliu para plantear en Madrid lo que era una propuesta teórica, a partir del inicio de la Guerra el debate sobre la ciudad segregada, colonia-jardín o núcleos-satélites se planteaban a la luz de una nueva realidad: la contienda rompió el equilibrio económico existente al forzar un desarrollo industrial; ello tuvo como consecuencia —en un momento en el cual cualquiera de los dos bandos estaba dispuesto a comprar, al precio que fuera, productos manufacturados— incremento en el número de industrias y, en consecuencia, se reflejó en una importante emigración campo-ciudad que se tradujo en una nueva forma de ver y valorar el espacio próximo a la Metrópolis. Y si en Cataluña el “Partido Industrial” se había opuesto, en 1917, al desarrollo del Plan Cerdá, alegando —como he señalado— el alto costo que suponía construir ciudades obreras con las características y calidades definidas por Cerdá, en Madrid, por el contrario, lo que se planteó (debido al alto precio del suelo) fue la doble posibilidad de construir viviendas obreras tanto en el límite del Extrarradio como fomentar una posible ocupación del territorio inmediato a la ciudad: en este sentido surgió tanto la política de creación de casas baratas, estudiada en otro momento, como las primeras pautas que marcaron y definieron la idea de un Plan Comarcal. Valorar la experiencia madrileña desde la perspectiva catalana es especialmente relevante por cuanto, a partir de 1920, se debatía no ya la construcción de una barriada obrera de mayor o menor tamaño sino la conveniencia de establecer en Madrid la política de ciudades-satélites (definiendo, en consecuencia, localización en el territorio; características de uso; trazados; equipamientos; viario y tipo de vivienda) todo lo cual, obviamente, cuestionaba la imprecisa reflexión sobre el territorio propuesta por Núñez Granés, la idea que el término de la gran ciudad debía corresponder con el aceptado límite del término municipal.

Paralelamente al cambio que se estaba produciendo en Madrid, en la Europa de la postguerra se celebraron —en 1919 y 1920— dos importantes congresos: en el primero, en Bruselas, al debatir sobre la reconstrucción de las áreas destruidas, el debate se centró en la posible normalización de lo vernáculo, proponiéndose en consecuencia tipificar (normalizar) determinados elementos constructivos con vistas a optimizar su coste y reducir, en consecuencia, el precio

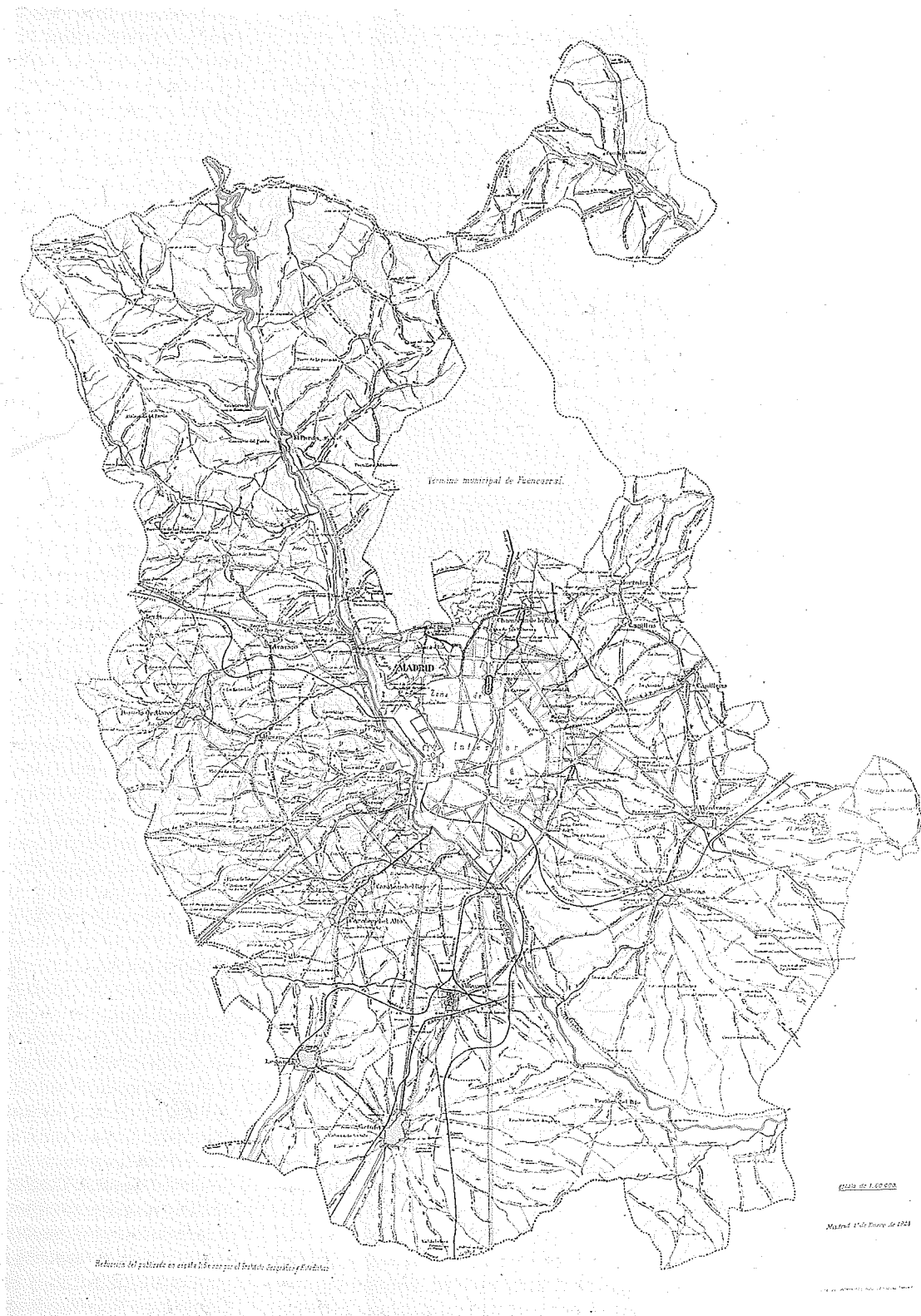


de las viviendas. Si la reconstrucción se planteaba, en consecuencia, en función de los materiales y desde la voluntad por coordinar actividades, tal como señalara Abercrombie, un año más tarde, en Londres, el tema fue “Trazado de poblaciones y definición de los nuevos núcleos-satélites”⁴³. Y si a Bruselas asistieron Amós Salvador y Leopoldo Torres Balbás (además de González del Castillo y de repre-

sentantes del IRS) al Congreso de Londres asistiría —además de Amós Salvador, López Casuso, Salaberry y López Valencia— el arquitecto municipal en Bilbao, Ricardo Bastida. Y aquel debate —como ha estudiado Ana Azpiri— abrió puertas a una singular reflexión sobre el desarrollo territorial de la capital vizcaína.

Si en otro momento he comentado cómo la voluntad por “normalizar lo vernáculo” expresada en Bruselas, en 1919, se reflejó en los posteriores escritos de Torres Balbás y Amós Salvador, es necesario destacar cómo el Congreso de Londres repercutió en un triple aspecto: en lo que debía ser la ordenación del Extrarradio de la ciudad (abriendo puertas a un primer debate sobre el posible plan comarcal), señalando la necesidad de establecer nuevos parámetros en la definición de las viviendas económicas y cuestionando y replanteando lo que debía ser la participación de los sindicatos, cooperativas y gildas en la construcción de viviendas. Sabemos que, con motivo del debate mantenido en Londres en 1910, Eberstadt se había pronunciado contra un esquema de desarrollo urbano concéntrico-nuclear, dependiente de la propuesta de Howard, proponiendo, en su lugar, una organización radial, cuyos brazos se desarrollasen como sistemas lineales autónomos. Aquella idea fue inmediatamente asumida por los sindicatos obreros europeos que defendieron la creación de un organismo estatal ligado a los gobiernos locales con función de ordenar el espacio inmediato a las grandes aglomeraciones. Desde 1910 entonces el concepto ciudad-jardín tiende a confundirse con el de barriada-jardín y ello se refleja en la actividad de los urbanistas ingleses, que se dedican a planificar los lotes residenciales, dándose además el caso que las escasas propuestas de extensión que en estos momentos se organizan por las municipalidades se valoran como continuidad de la ciudad existente: dicho de otro modo, si Lechworth —iniciado en 1903— se había planteado a 50 kms. del centro de Londres, sólo dos años más tarde Hampstead se proyecta ahora como suburbio-jardín en las inmediaciones de la ciudad.

El objetivo del Congreso de Londres fue determinar la política a seguir en la construcción de viviendas y en la definición de nuevos planos urbanos y rurales, buscando establecer las responsabilidades tanto del Estado y de autoridades locales como de las empresas. Al Congreso acudieron más de una docena de arquitectos y técnicos españoles, representando tanto a los ayuntamientos de Barcelona, Bilbao y Madrid como otros pertenecientes al IRS. En las discusiones que presenciaron, tomaron conciencia, en primer lugar, no sólo de la dimensión misma del problema, puesto que la discusión se centraba en la construcción de un millón de casas económicas, sino del apoyo decidido del Gobierno al plantearlo como cuestión prioritaria. A partir de ese punto, los debates se centraron sobre temas tales como la política de préstamos del Gobierno; problemas derivados de la construcción de viviendas; programa sobre los mínimos en la construcción de las viviendas y, por último, sobre los planes y trazados de barriadas-jardín. A su regreso, los asistentes españoles (Rubió i Tudurí, Ricardo Bastida, Amós Salvador, López Valencia o Eugenio Gallego) publicaron un importante número de artículos difundiendo aquella experiencia. La opinión española era, en aquellos momentos, especialmente sensible al tema y, tras poner como ejemplo la política seguida por Lloyd Georges, quien en un discurso en Westminster había expuesto los factores del problema y planteado las soluciones,



el debate sirvió de base para la redacción, por parte del IRS, de la Ley de Casas Baratas promulgada el 10 de Diciembre de 1921. Y si en Madrid aquella discusión se reflejó en una nueva política de vivienda, el debate esbozado en Londres en 1920, tuvo en Bilbao un reflejo más que importante en la forma de entender y valorar el crecimiento y transformación de la ciudad.

Si desde comienzos de siglo se había ya planteado en Bilbao la construcción de barriadas obreras, en torno a 1915 el auge del comercio con Inglaterra hacía la situación más compleja y daba pie a que Adolfo Posada viese allí algunos de los problemas que él definía como característicos de la “Ciudad Moderna”⁴⁴: ante la imposibilidad —por el alto precio del suelo— de construir en el Ensanche las necesarias viviendas obreras, se proponía llevar los núcleos obreros más allá del límite de la ciudad, actuando entonces a ambos lados de la Ría. Azpiri ha estudiado la propuesta de Epalza y cómo aquella realidad se mantuvo hasta 1917. En 1915, si bien la Guerra había ya comenzado, no se habían producido todavía los grandes cambios económico que se dieran dos años más tarde, cuando los navieros bilbaínos realizan sus grandes negocios con Inglaterra: y dicha situación se advierte en la demanda de viviendas obreras. Si en 1915 se presenta la propuesta (aislada) para construir el barrio obrero de Irala-berri, en 1917 el enfoque cambia: comienza el debate sobre la subida de los alquileres en las viviendas modestas; se inicia el debate sobre la necesidad de anexionar núcleos urbanos próximos a la ciudad y se plantea el debate sobre si el problema de la construcción de las casas baratas es competencia o no del Ayuntamiento.

En 1919 el arquitecto municipal Ricardo Bastida presentaba a la Junta de Casas Baratas de Bilbao su propuesta para construir 270 viviendas en el barrio obrero de Torre Uriza⁴⁵; ciertamente, el problema cambiaba cuantitativamente frente a momentos anteriores, quizá como consecuencia de las polémicas que se plantean en el seno del Ayuntamiento, en un momento en que la visita de Cambó a Bilbao, en 1917, (“...mostrando en Bilbao la ruta seguida en Cataluña”) abría las puertas a la burguesía local a reflexionar sobre el sentido y razón del debate urbanístico en Cataluña, entendiendo cómo las competencias urbanas sobre el territorio debían ser asumidas por los gobiernos locales frente a los criterios del Gobierno de Madrid, polémicas que se reflejan en los criterios defendidos en *El Pueblo Vasco* contra los publicados en *La Gaceta del Norte*.

Cuando Ricardo Bastida asiste en el mes de junio de 1920 al Congreso de Londres, el debate arquitectónico urbanístico existente en Bilbao se define, en mi opinión, desde varios aspectos y desde varios niveles: se abre el debate sobre la reforma interior de la ciudad; se plantea no sólo desarrollar la política de anexiones sino, incluso, perforar el Monte Archanda, se busca fomentar la construcción de viviendas económicas (para lo cual se decide la subida de los impuestos sobre solares); se polemiza sobre cuanto el suelo municipal debe ser base de la expansión de la población, proponiéndose la anexión de Deusto y, por último, aparece un nuevo tipo de discusión al plantearse la necesidad de asumir, para las viviendas económicas, la arquitectura regionalista, asumiendo de este modo no tanto los criterios de normalización y estandarización de las viviendas (como había recomendado primero el “Werkbund” alemán y luego el Congreso de Bruselas) sino en base al nuevo concepto nacionalista que

algunos grandes empresarios (la política desarrollada por la Junta del Puerto y Sir Ramón Sota en Euskalduna, por ejemplo, son más que significativas) defienden en esos momentos. Y esta discusión se plantea tanto desde un Ayuntamiento que propone trazar nuevos puentes, cubrir la Ría entre los puentes de San Antón y San Francisco, construyendo un mercado sobre dicha plataforma, se plantea desde la Diputación y se define desde los intereses concretos de los partidos políticos⁴⁶.

Los criterios mantenidos por Bastida variaron sustancialmente tras su asistencia al Congreso sobre “Trazado de población y nuevos núcleos-satélites”, al entender que el planteamiento correcto de crecimiento urbano no era integrar los núcleos próximos a la gran urbe en ésta, sino lograr un equilibrio entre éstos y la ciudad decimonónica. “Anexión” o “mancomunidad” fue el tema de la polémica de aquellos momentos, entendiendo unos que la solución a las nuevas necesidades de la urbe podían quedar definidas desde un simple cambio en el límite del término municipal y creyendo otros la necesidad de definir una política sobre el territorio a una escala superior⁴⁷. Frente a quienes proponían discutir sobre la nueva forma urbana de Bilbao, Bastida —debido sin duda a cuanto ha visto en Inglaterra— propone, en primer lugar, que sea el poder político quien tenga un control riguroso sobre la extensión y aglomeraciones urbanas lo cual supone establecer y definir una política sobre transportes y accesos: en este sentido Bastida propone se amplíe la carretera de Bilbao a las Arenas del mismo modo que sugiere que el ferrocarril sea elemento generador de un espacio urbano de orden superior, dada su capacidad en unir núcleos de población inmediatos, optando entonces por un concepto (el área metropolitana) próximo al definido por los teóricos ingleses⁴⁸. Consciente, así mismo, de lo expuesto por Baumeister cuando señalaba como “el tráfico y la dirección del flujo son los elementos básicos en los planes”, Bastida rechaza la idea de anexionar cualquier núcleo inmediato e, introduciendo un claro componente selectivo, opta por aquellos que se encuentren en los ejes de acceso a la ciudad.

La expansión acelerada de los centros urbanos demostraba cómo el decimonónico concepto de límite era puesto en cuestión, dando así paso a una primera valoración de un territorio no inmediato. El nuevo ensanche de Bilbao empieza a valorarse desde el transporte, y de este modo Bastida daba paso a la idea de núcleo-satélite y la problemática ahora definida poco tenía en común con construcción de barriadas como “Irala-berri” ni con la idea de edificar una ciudad-jardín en Archanda: dicho de otro modo, el problema consistía en definir la política municipal de compra de suelo fuera del límite hasta entonces aceptado; en proponer un sistema de puentes que uniesen ambas márgenes de la Ría; en definir la estructura del territorio, centrándolo ahora la polémica sobre cuál debía ser la política del Ayuntamiento con su suelo municipal o cuál, paralelamente, la actitud a desarrollar por las grandes empresas bilbaínas (las Navieras, los talleres Euskalduna, de Sota y los altos Hornos) con objeto de edificar viviendas obreras, ejemplo de lo cual es su propuesta de construir una barriada de casas económicas en Basurto: y todo ello se conocerá ya con el nombre de Gran Bilbao⁴⁹.

Acompañando a Cambó en su viaje a Bilbao, en 1917 Puig i Cadafalch pronunció, en la Sociedad Filarmónica, una conferencia

PLAN GENERAL DE EXTENSION DE MADRID

PLANO Nº 2

EJEMPLO GRAFICO DE DIVISION EN ZONAS

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Escala de 1:25.000



Urban	Forest	Water	Marsh	Barren	Mountain
Urban	Forest	Water	Marsh	Barren	Mountain
Urban	Forest	Water	Marsh	Barren	Mountain
Urban	Forest	Water	Marsh	Barren	Mountain

Madrid 30 de Mayo de 1923.

J. López Salaberry, P. Aranda, J. Lorite y J. García Cascales

sobre la labor cultural de la Mancomunidad y de la Diputación de Barcelona —reseñada en la prensa por el nacionalista Manuel Aznar— en el que explicaba la experiencia catalana en la reordenación del área inmediata a Barcelona. Aquella reflexión (estudiada por vez primera por Mainer, en su trabajo sobre la revista “Hermes”) llegaba a Bilbao en un momento más que importante, cuando la burguesía intelectual se debate entre una tradición “bucólica y cerrada de una Vasconia feliz —tan cara al nacionalismo— y la mano tendida a la historia peninsular común y el deseo de cotizar en términos de respetabilidad histórica el esfuerzo económico reciente”. Se trata de una burguesía que se debate entre el mito del país y el mito de la ciudad, que busca en el ejemplo inglés y en la referencia catalana dos formas bien distintas de actuar, tanto en cómo definir los núcleos urbanos próximos a la gran ciudad como proponiendo una política sobre el territorio, máxime cuando busca defenderse frente a las Reformas fiscales propuestas por Santiago Alba. He comentado, en nota anterior, el dato (aparentemente anecdótico) de la publicación conjunta por Bastida y Belaustegoitia de la Memoria del Congreso de Londres, de 1920. Y quizá conviniese recordar cómo este segundo, colaborador de “Hermes” (“...uno de los más calificados ‘cerebros’ de la revista y de la nueva frontera del nacionalismo vasco”) era el economista que, tras saludar en 1917 la visita de Cambó, publicaría un conjunto de artículos donde articulaba la defensa del autonomismo con la exigencia de una intervención estatal en la economía⁵⁰.

La influencia catalana cuajó en Bastida y desde esta doble influencia (los modelos ingleses por una parte y, paralelamente, la política de la Mancomunidad por otra) se comenzó a fraguar en Bilbao un Plan Comarcal que buscó —a instancias de Bastida— no sólo desarrollar en la Ría los puentes de San Antón y San Francisco sino, y sobre todo, buscar una idea generadora sobre la posible expansión de la ciudad. Fue así como se inició la discusión sobre la compra de suelo por parte del Ayuntamiento; como se discute sobre la política de transportes públicos, tanto metropolitanos como de cercanías (los próximos al Puerto del Abra) con la gran ciudad, al tiempo que se estudia cuál debe ser la red de ferrocarriles que cubra el norte del país o se proyecta, por parte de la Junta de Obras del Puerto, enlazar los muelles de Bilbao con la red de ferrocarriles de la provincia; se debate sobre la anexión de Deusto, parte de Erandio, Santa Teresa o Begoña, sobre la conveniencia de realizar el túnel en Archanda (con objeto de comunicar el Valle de Asua) al tiempo que se proponía la construcción de casas baratas en Bilbao —por parte de Altos Hornos y Euskalduna— asumiendo sorprendentemente la imagen del case-río vasco que en esos momentos difundiera José Possé. Se busca, en síntesis, establecer un nuevo orden. El proyecto de Bastida rompía así una reflexión urbanística ligada a la ciudad y abría un debate sobre la forma de entender el territorio: y desde esta reflexión —en un momento en el cual se entiende cuanto el ferrocarril puede ser elemento generador del nuevo territorio— es como el debate afecta a la realidad madrileña de aquellos años.

Las primeras ideas que se plantean en estos momentos sobre el territorio (sea en Barcelona, Bilbao o Madrid) en absoluto se hacen desde la voluntad por desarrollar económicamente el espacio más o menos próximo a la gran ciudad sino, y por el contrario, desde la

voluntad por organizar dicho espacio en función de las necesidades económicas de la metrópolis. Y si se dan estas influencias, es necesario tener igualmente presente cómo en la Europa de aquellos años el debate urbanístico evoluciona, entre 1919 y 1924, a un ritmo más que vertiginoso. Cada poco surgen nuevos supuestos, fluyen ideas y se llevan a cabo (las destrucciones ocasionadas por la Guerra imponen la necesidad de establecer ese nuevo orden) de manera que, por ejemplo, si en el Congreso Internacional de Urbanismo de 1924 las posturas eran claramente distintas a las mantenidas un año antes: a la pregunta formulada en Estrasburgo en 1923 (“¿Cuál es el estado actual del urbanismo?”) y a la que se respondía tratando cuestiones de higiene urbana o de Reformas en el viario, en el congreso celebrado en Amsterdam —la “International Towns Planning Conference”, a la que asistieron varios españoles— las intervenciones de Unwin, Abercrombie, Purdom, Bakker, Bernouilli, Schummacher, Kampffmeyer, Geddes... se centraron en la necesidad de establecer un plan regional y definir unos sistemas de intervención en el territorio: y desde esta idea se presentaron las principales actuaciones.

El IRS publicó (dentro de una más que importante colección de actas y memorias presentadas a textos extranjeros sobre vivienda y trazados de ciudades) la “Memoria” de aquel Congreso, dando entonces a conocer las opiniones de los antes citados. Se publicaban aquellas ideas en el momento en que se propone el primer plan comarcal para Madrid, cuando Bilbao define su territorio desde la polémica en torno a las anexiones y a la política de transporte, cuando Aunós (Subsecretario de Trabajo del Gobierno de Primo y, en consecuencia, responsable de la política de vivienda) señala la necesidad que las barriadas-jardín a construir estén comunicadas con la gran ciudad por tranvía o metropolitano. En este sentido, la intervención en Amsterdam de Unwin (trató sobre “Necesidad de un Plan Regional”) resultaba especialmente oportuna para los urbanistas españoles por cuanto se señalaba cómo era “...necesario detener el crecimiento continuo de las ciudades por aglomeración, inflación y agregaciones desordenadas a lo largo de su perímetro” y señalar la conveniencia de ‘...distribuir mejor la población, el comercio y la industria’, reclamaba ‘restaurar el orden, sustituyendo la expansión por medio de unidades definitivamente planeadas y organizadas a la expansión por agregaciones a la periferia’.

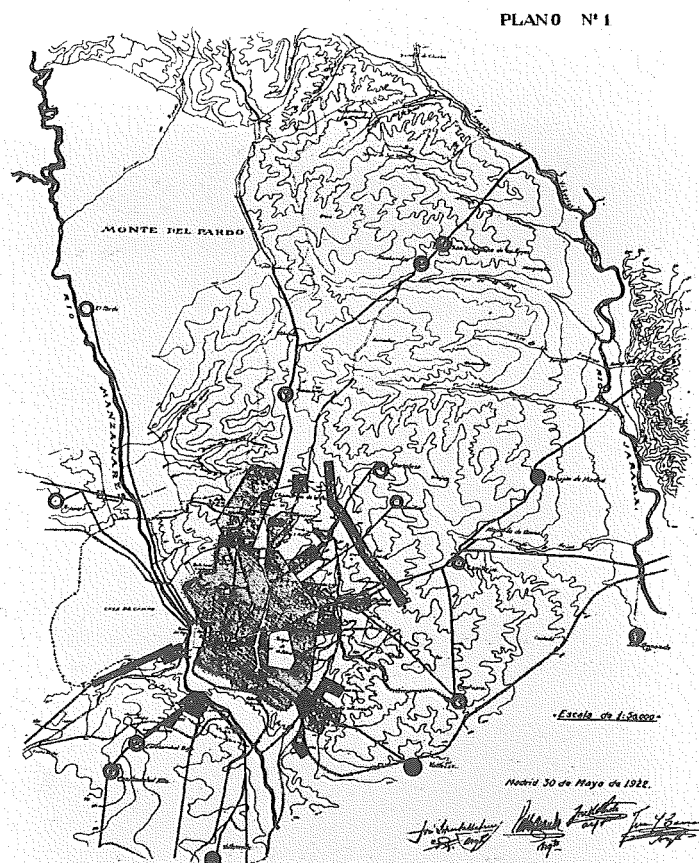
En 1912 Unwin había planteado ya cómo el crecimiento de la ciudad debía estar supeditado a la existencia de núcleos-satélites, definiendo la idea de espacios verdes que delimitasen la presencia de las zonas residenciales de las industriales; preocupado por establecer un modelo de expansión residencial mediante un hábitat suburbano de baja densidad (sus ideas influirían en el “Trabantenprinzip” de E. Mays, al haber colaborado éste en 1914 con Unwin y Parker en Letchworth) con motivo de la reconstrucción de Bélgica planteaba un plan a nivel nacional, provincial y local, cada uno de los cuales debía plantear un tipo concreto de actuación (el nacional, definiendo la red de carreteras, ferrocarriles y canales; el provincial, estableciendo una red local de caminos y tranvías; el local, definiendo planes de actuación urbanística). Consciente de cómo el trazado de una ciudad (se crecimiento y desarrollo) precisaba adaptarse a las condiciones naturales del terreno, siguiendo con firmeza el orden de un plan que, como señala-

ba, era capaz de descansar fielmente sobre la naturaleza topográfica, razón por la cual señalará cómo "...debemos pilotar y orientar nuestra vida urbana de forma que logremos obtener la mejor ventaja que ofrece la ubicación de las ciudades". Desde mucho antes, Unwin (a quien los españoles habían podido leer tanto en "Civitas" como en el "Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos" o en la "Memoria" del Congreso celebrado en 1923 en Goteburgo) había hecho hincapié en la necesidad de ordenar las dificultades del sitio: contrario a someter el proyecto a reglas formales, su forma de entender y valorar la ciudad era coherente con su propuesta para la reconstrucción de Bélgica por cuanto que definía y centraba una primera discusión en el trazado del barrio suburbano; una segunda en el entendimiento global de la ciudad y una tercera, consistente en la valoración del territorio desde la topografía y los nuevos programas.

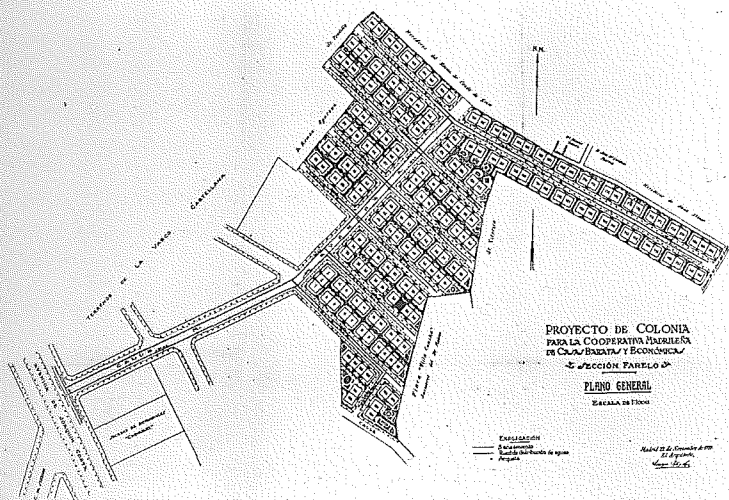
Consciente de lo errado que sería aplicar un mismo diseño formal como solución al crecimiento de dos ciudades (y, en consecuencia, ante la imposibilidad de formular soluciones abstractas aplicables indiscriminadamente) Unwin entendía en la singularidad de cada propuesta puesto que "...algunas ciudades tienen terrenos susceptibles de expansión por todos sus lados; otras tienen expansión limitada y otras no tienen nada". En base a lo que llamaba "nivel de dificultades existentes" apuntaba la necesidad de esbozar un tipo u otro de intervención, apuntando como "...cuanto mayores son las dificultades y hay menos terrenos disponibles, más importante es el plan regional para obtener los mejores resultados posibles". Y al proponer estructurar los núcleos-satélites en torno a un polo principal, sobre el que gravitasen los secundarios, su razonamiento trastocaba tanto los esquemas adoptados por la Sociedad Cívica ciudad-jardín como los expuestos por quienes defendían las anexiones bilbaínas, al entender la necesidad de formular un principio jerárquico en la distribución urbana. Tras Unwin, Purdom trató sobre "El establecimiento de ciudades-satélites en relación con el Plan Regional", apuntando como "...una ciudad-satélite es una unidad cívica distinta, que posee las características... de una población y que es derivación de una gran ciudad ... o está en dependencia respecto a ésta". Valorada como núcleo descentralizador de la gran ciudad (como ciudad-jardín con tamaño, forma y servicios en base a su calificación por uso) Purdom no sólo fijaba en 8-10 Kms su distancia mínima del centro sino que apuntaba cómo "...no parece conveniente desarrollar las poblaciones pequeñas existentes para formar ciudades-satélites, siendo más ventajoso, para evitar conflictos entre la parte antigua y la moderna de la ciudad, que se instalen en terrenos nuevos"⁵¹.

Ambas intervenciones (además de la que a continuación desarrollase Abercrombie, definiendo los elementos objeto de investigación preliminar a la definición del Plan Regional) sin duda en parte chocaron con los esquemas mantenidos en España, pero también es cierto que confirmaron algunas de las actuaciones iniciadas: contrario Purdom a la política de anexiones o a la de mancomunidades (para evitar conflictos entre las partes vieja y nueva), uno de los aspectos más significativos de su propuesta era llevar la zonificación por usos existente en la ciudad al territorio próximo, abriendo así puertas a una especialización del espacio en torno a la gran ciudad: y en consecuencia, el trazado de cada nuevo núcleo-satélite debía responder a las necesidades fijadas en el plan. Entendiendo enton-

J. López Salaberry, J. Lorite, P. Aranda y J. García Cascales. Plan General de Extensión de Madrid. Propuesta de nuevas ciudades. Madrid, 1923.



ces el plan regional como la regularización de uso del territorio, el problema era tanto dónde ubicar los núcleos-satélites (próximos, en lógica, a los transportes colectivos) cómo establecer un plan de equipamientos y transportes, definiendo dónde situar ferrocarriles de distrito con dirección radial, dónde establecer líneas concéntricas y dónde llevar la red de ferrocarriles rápidos.



La propuesta de un Plan Regional definido desde el transporte no era extraño a la realidad española de aquellos años: en Barcelona se habían difundido las opiniones de Baumeister sobre el crecimiento radial de la ciudad, articulándose en base a las vías de transportes y comunicaciones, y de hecho se debatían proyectos como la construcción del ferrocarril a Puigcerdá, el ferrocarril subterráneo de Barcelona o el “Plá general de vies de comunicació aprovat per l’Assemblea de la Mancomunitat de Catalunya el 6 d’Agost de 1920”; en Bilbao, igualmente, Bastida forzaba la discusión sobre la necesidad de realizar el túnel de Archanda y en Madrid los iniciales proyectos de Arturo Soria —o los más tarde desarrollados por Gasset— sobre un posible ferrocarril de circunvalación en Madrid rompían los esquemas de quienes —como Núñez Granés— entendían que el futuro de la ciudad debía limitarse a la ordenación del Extrarradio o, en su caso, bastaba con aumentar —y siempre desde la misma política— el término municipal⁵².

El crecimiento de Madrid más allá del límite del Ensanche quedó condicionado por un doble hecho: por una parte, entre 1870 y 1900 las compañías de ferrocarril habían realizado en el sur de la ciudad (aprovechando la crisis rural) grandes adquisiciones de un suelo árido y pobre (es decir, barato); en segundo lugar —y siguiendo la propuesta esbozada décadas antes por Fernández de los Ríos— se

proponía el desarrollo de la Castellana más allá de la Ronda, organizando así un norte residencial. La presencia entonces de suelo barato en el Sur fue condicionante por cuanto fue en aquel Sur donde se dispuso —al estar recorrido por los ferrocarriles que organizaban la zona— la primera industria metalúrgica que trastocó los pobres asentamientos rurales, produciendo en corto plazo una fuerte especulación, al recalificarse el mismo. Y el primero en comprender el fenómeno fue Arturo Soria.

Insisto entonces en mi idea de valorar (y respetar) la figura de Soria desde criterios bien distintos a los que normalmente se han utilizado: frente a quienes han visto en Soria un genial visionario, creo (a riesgo de equivocarme) que el mérito de Soria radica en haber sido un intuitivo y emprendedor hombre de negocios que comprendió, antes que nadie, la posibilidad de entender el urbanismo como un gran negocio. Consciente de cómo su Ciudad Lineal (residencial y para la burguesía) necesariamente debía interrumpirse en las inmediaciones de la carretera de Aragón, puesto que más allá se encontraba el Madrid industrial, deseoso de continuar con sus negocios de suelo, su política no fue comprar suelo hacia el Sur (siquiera hizo amago de compra en aquella dirección, mientras que si volvió a comprar en dirección Chamartín) sino que propuso la construcción de un ferrocarril de circunvalación que uniese entre sí los pueblos del Sur. Quien estudie fríamente el proyecto de Soria verá, en este punto, una contradicción: ¿por qué propuso construir un ferrocarril hacia el sur, cuando sus actuaciones urbanísticas le llevaban hacia el norte? . La duda —en modo alguno retórica— se aclara cuando comprendemos cómo el objetivo de Soria no era tanto comunicar entre sí los pobres y mal dotados núcleos rurales situados en el sur como participar en el gran negocio de la revalorización de suelo planteado por la Compañía de ferrocarriles del Norte y la de Mediodía. Consciente de la política de compra de suelo de los ferrocarriles y confiando en el auge que debían cobrar los núcleos industriales dispuestos en el sur, Soria intuyó un cambio en la normativa de expropiación (reclamada por las grandes compañías ferroviarias) —como en efecto ocurrió en 1879, al modificarse la Ley de 1836— al permitirse la expropiación de dos bandas de terreno a ambos lados del ancho expropiado de la nueva vía; es decir, el negocio intuido por Soria no era la construcción de un ferrocarril de circunvalación como aprovechar una disposición legal que le permitiese acceder a suelo barato en una zona donde la especulación despegaba. Por ello propondría, en 1871, un “Tranvía de Estaciones y mercados” que le sería desestimado, reiterando la solicitud en 1876 y 1892 (al proponer la unión de Madrid con Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo) insistiendo en 1915 con la idea del tranvía de circunvalación como elemento de enlace, propugnando en consecuencia la definición de un plan comarcal donde los núcleos por él definidos fuesen elementos ganglionares de un posterior desarrollo⁵³.

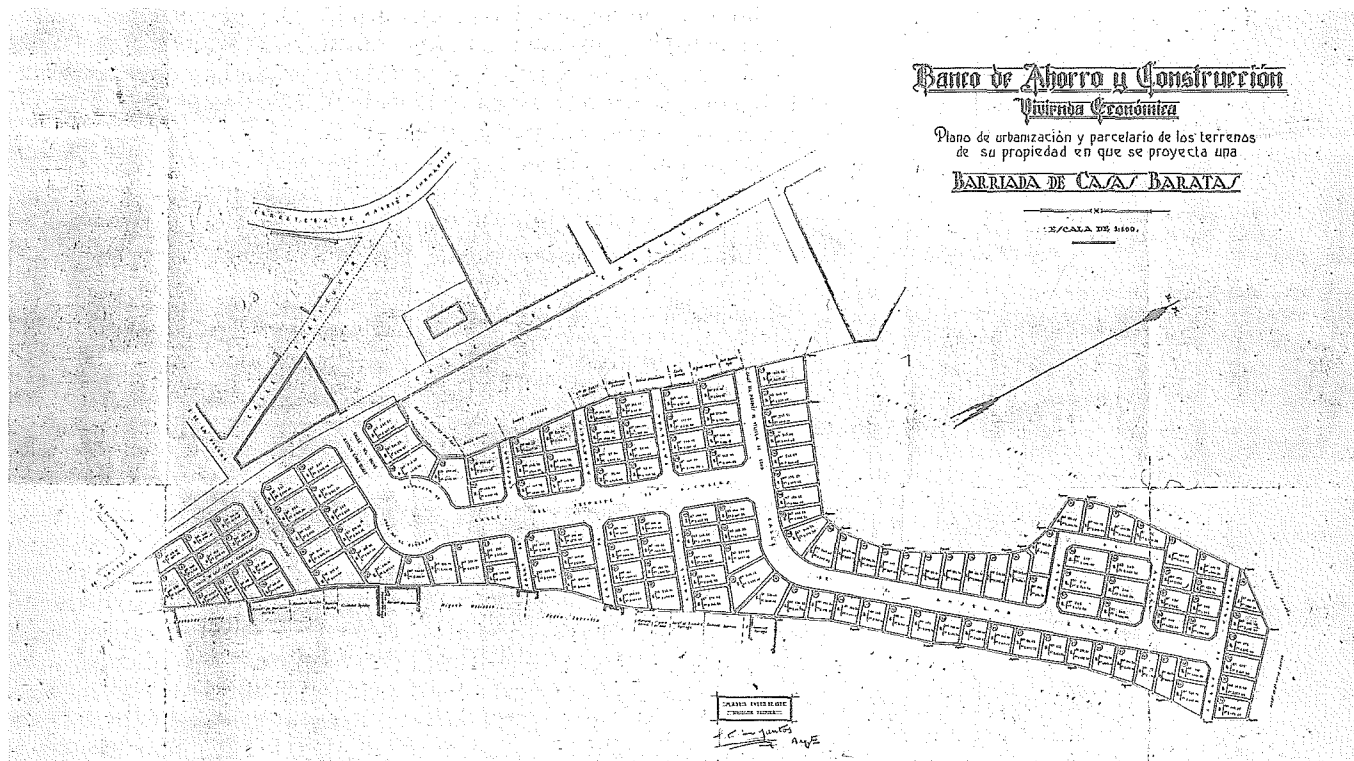
Pese a ignorar las propuestas de Soria, desde la Administración se aceptaba la necesidad de un plan a escala superior que ordenara y normalizara la construcción más allá del perímetro definido por Castro para el Ensanche, aceptándose entonces el trazado ferroviario (por cuanto era capaz de desplazar las infraestructuras y calificar áreas, como había sucedido en 1903 con el proyectado tranvía de Madrid a Leganés) como posible elemento generador del territorio:

Banco de Ahorro y Construcción
Vivienda Económica

Plano de urbanización y parcelario de los terrenos
de su propiedad en que se proyecta una

BARRIADA DE CASAS BARATAS

ESCALA DE 1:1000



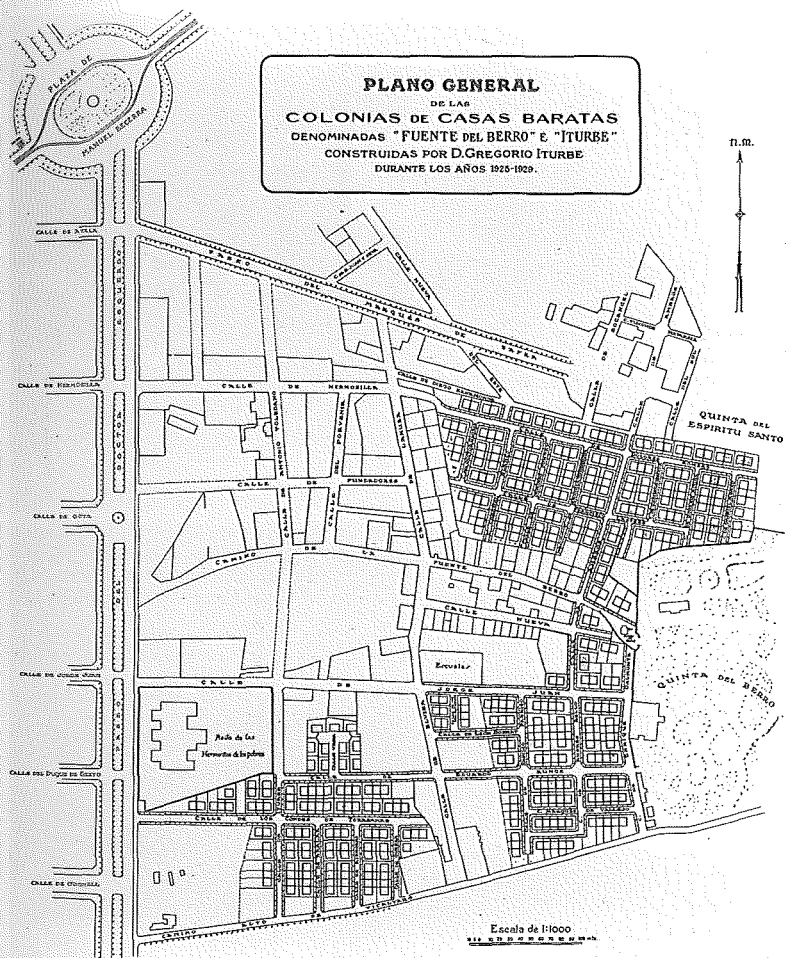
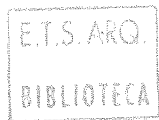
S. Santos. Barriada de
Casas Baratas para el
Banco de Ahorro.
Madrid, 1925.

y, en consecuencia, sobre él se articuló un nuevo proyecto urbano. Sin duda influidos por las numerosas noticias publicadas en la "Revista de Obras Públicas" sobre la presencia del ferrocarril en otras Metrópolis, los ingenieros del Ayuntamiento buscaron establecer un sistema similar al existente en otras ciudades europeas olvidando, por ejemplo, que la existencia en Berlín de un ferrocarril de circunvalación se debía a la presencia de una consolidada y activa industria de transformación, mientras que en Madrid la principal industria de aquellos años era la construcción: ello lleva a pensar que el proyectado ferrocarril se concibió más desde el voluntarismo urbanístico que no como reflejo de una necesidad. Pese a ello, en 1903 Grasset proponía la construcción del primer tramo del "Proyecto de carretera de circunvalación de Madrid" con objeto de enlazar "...en el extrarradio, las de primer orden que parten de Madrid" aprobando el Gobernador de Madrid la expropiación de terrenos en Vallecas, Villaverde, Canillejas, San Fernando y Hortaleza: y aquella medida provocó un primer debate sobre cómo plantear la ordenación del Extrarradio en la Capital.

Si un dato caracteriza el urbanismo madrileño de 1900 a 1929 es el caos administrativo existente, la ambigüedad de la Administración central y municipal en tomar y aplicar decisiones sobre cómo llevar a cabo la ordenación del Extrarradio. Durante casi treinta años se trata, machaconamente, un mismo tema (la extensión de la ciudad) y durante dicho período aparecen propuestas que cambian y modifican lo que se creía aprobado y aceptado. La confusión llega a un

punto en el que, si algo se quiere comprender, es necesario dar paso atrás y buscar entender no tanto los resultados concretos como los problemas que, sistemáticamente, pusieron sobre el tapete las diferentes propuestas. Y estas propuestas se centran básicamente en dos: definición anillo de circunvalación al Extrarradio (ferrocarril o carretera) y la preocupación por integrar (o ignorar, definiendo entonces otros de nueva traza) los núcleos existentes en un esquema que se quiere metropolitano.

Entre 1901 y 1907 Núñez Granés estudió la situación de las vías públicas del casco interior, ensanche y Extrarradio de la ciudad, levantando —durante aquellos primeros siete años del siglo— 3051 planos del viario. Ingeniero jefe de vías, en 1908 su actividad cambia por cuanto recibe el encargo del Ayuntamiento de plantear una ordenación del Extrarradio consistente, fundamentalmente, en prolongar hasta el final del término municipal la trama urbana existente en el Ensanche. En ese año Núñez Granés presenta en el Congreso para el Progreso de la Ciencia unas "Ideas generales sobre la urbanización de los alrededores de las grandes urbes" donde, además de proponer la continuación del viario existente, señala tanto la necesidad de definir unas vías radiales ("...que den fácil acceso del centro de la población a la periferia") como plantea la necesidad de otras "...que unan directamente los distintos núcleos de población que se proyecten en los alrededores, a fin que para ir de unos a otros no haya necesariamente que dar rodeos, teniéndose que aproximar o pasar por el centro". Núñez Granés definía esta carretera de circunvalación como una



gran alameda arbolada (“...paseos que deberán ser trazados, en lo posible, en dirección paralela a los límites de ésta”), posible anillo verde —precisaba como la vía de circunvalación no debía tener menos de 80 o 100 metros— que complementase el trazado ferroviario propuesto por Soria, asumiendo que el ferrocarril no sólo era sistema de transportes sino capaz para ordenar y planificar suelo; consciente que el problema se planteaba en cómo actuar frente a aquellas “urbanizaciones periféricas” su único comentario es que éstas “...se tracen con grandeza” más preocupado en definir el pro-

cedimiento administrativo (o fijar arbitrarias dimensiones al viario propuesto) que proponer un proyecto en el que se justificase dónde establecer los nuevos núcleos-satélites (obviando incluso la discusión sobre si sería más conveniente actuar en pueblos existentes o definir otros nuevos) su propuesta era sólo la abstracta declaración de intenciones del Ingeniero Director de Vías Públicas, Fontanería y Alcantarillas de Madrid y no la propuesta de un urbanista conocedor de los debates de su momento⁵⁴.

En 1920 el país vivía una euforia económica consecuencia de la neutralidad mantenida durante la Guerra: en esa situación —y ante la demanda de suelo barato para construcción de viviendas obreras— se produjo un encarecimiento del mismo, lo cual supuso la expulsión al Extrarradio de la reciente emigración: y ello se tradujo no sólo en la caótica ocupación de los núcleos próximos situados más allá del perímetro del Ensanche (situándose los núcleos obreros a lo largo de las vías de comunicación —carreteras o ferrocarril— que permitían el acceso a la Capital) sino que, al carecer ahora la ciudad de forma, supuso un desarrollo discontinuo, definiéndose ahora la Metrópoli como el lugar donde se superponen fragmentaciones. Canillas, Canillejas, Hortaleza, Vallecas o Carabanchel no sólo fueron núcleos donde se produjo un importante (y desordenado) aumento de población, sino que se plantearon como zonas industriales. Concebidos en un principio como posibles poblados-satélite del desarrollo metropolitano, pronto se hace evidente cómo la nueva política de ordenación interesa en sobremanera a la Cámara de la Propiedad de Madrid, publicándose, a partir de 1917, una serie de trabajos sobre el Plan de Enlace de Madrid; y dentro de esta nueva preocupación en 1919 Jesús Palacios presenta, en el IRS, un proyecto de ciudad-jardín que debería extensores por Pozuelo, Aravaca y Las Rozas "...convertido en moderno barrio, cruzado de paseos, arbolado y construcciones higiénicas, destinadas en gran parte a la población obrera empleadas en las industrias que en dicha zona" podían establecerse, protegidas por una larga franja de vegetación forestal⁵⁵.

De nuevo aparecía la idea de que los núcleos-satélites debían ser destinados a barriadas obreras: más próximo los sindicatos españoles a los esquemas esbozados por un Jaime Vera admirador de Ruskin, todavía en 1919 los socialistas españoles reclamaban el "Derecho a la vivienda": y cuando, en el mismo año, Besteiro pronuncia su conferencia sobre el problema de la vivienda (abriendo vías a la corriente municipalista del Partido) sus argumentos se centran en el coste de los alquileres y no en proponer una nueva opción de ciudad. Entendiendo que el problema de la vivienda radica en cuanto las ordenanzas de volumen repercuten en la política de vivienda (en barrios donde sólo se consentía edificar edificios con una altura, el alquiler era bajo; pero cuando tras las ordenanzas 1887 se autoriza subir alturas con vista a obtener una mayor renta, el precio de los solares creció vertiginosamente), Besteiro establecía una sorprendente referencia a Eberstadt reclamando nuevos criterios en la política de suelo, pidiendo se incrementasen los impuestos de los solares no construidos.

Frente a quienes defendían crear núcleos-satélites (suelo barato y distante) donde pudiesen construirse viviendas baratas e higiénicas, donde el alcoholismo y la tuberculosis quedaran erradicados, los Sindicatos Obreros, temerosos quizá de las consecuencias que pudie-

se tener el abandono de la ciudad, optaron por mantener la situación, reclamando un cambio en la política de alquileres, a pesar de la evidente tugurización de los barrios obreros. Incluso desde el propio Instituto de Reformas Sociales apareció una fuerte polémica entre quienes defendían organizar núcleos-satélites próximos y quienes, por el contrario, reivindicaban establecer sólo Reformas que permitiesen vivir en el Centro a pesar del evidente degrado existente⁵⁶. Por ello, y ante la multiplicidad de puntos de vista que sobre la ciudad-satélite se plantean en estos momentos, convendría tener presente otro hecho: la valoración que los administrativistas plantean sobre la ciudad.

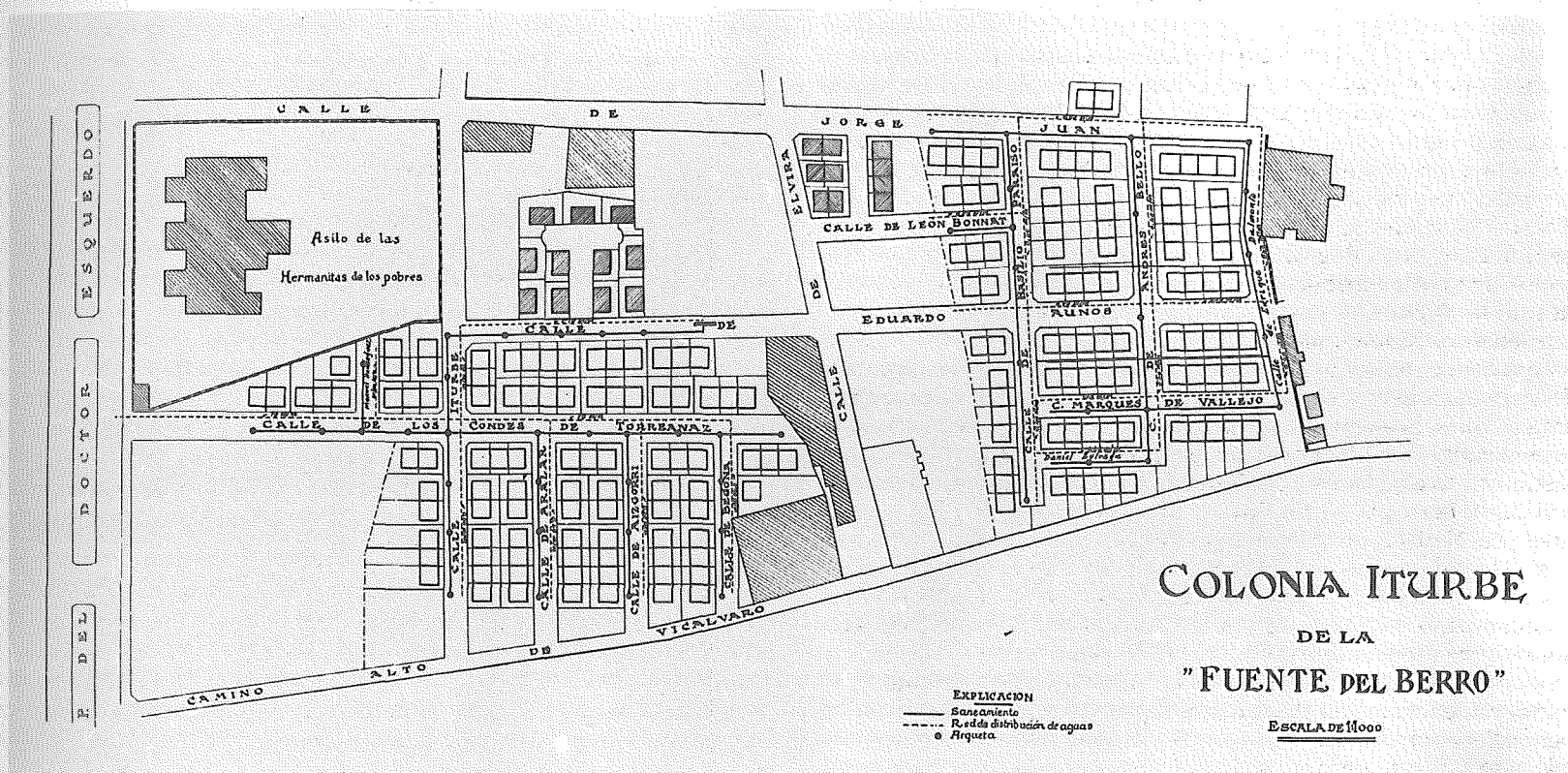
Ocurre que el debate sobre la ciudad no se limita a las ideas formuladas por algunos arquitectos, sino que es tema que preocupa igualmente a una nueva generación de hombres de Estado y que plantea y legisla los mecanismos de actuación en el suelo urbano: los comentarios ahora formulados que ahora aparecen sobre la Legislación europea (en la Ley Prusiana por ejemplo) tienen especial significación y al proponerse establecer un “Plan General de las necesidades de la Región” inmediatamente aparecen propuestas sobre “Plan de Distribución de Barrios; Plan General de necesidades de la Región; Normativas sobre parcelación de terrenos” y “Ordenanzas municipales...”. Entiendo que para el estudioso que quiera bien comprender el urbanismo español en el primer cuarto de siglo sería necesario repasar (además de tener presente, como hiciera Bassols en su día, en su excepcional trabajo, la legislación promulgada) la fértil actividad desarrollada por los primeros administrativistas españoles: bajo influencia del Derecho Administrativo prusiano, la figura de Adolfo Posada —Catedrático en Oviedo y luego en Madrid, donde fue responsable del IRS—; las primeras Tesis Doctorales presentadas en Derecho sobre el tema; los trabajos presentados a los concursos convocados en esos años por el Ayuntamiento de Madrid (o por la Academia de Ciencias Políticas) sobre temas tales como “La Ciudad Moderna” o, por último, las memorias presentadas a la “Junta de Ampliación de Estudios” por jóvenes licenciados en Derecho deseosos de marchar a Alemania y perfeccionar allí sus estudios sobre el tema, demuestran cómo, paralelo a un conocimiento de la ciudad por parte de arquitectos o ingenieros, hubo una reflexión paralela por parte de los estudiosos del Derecho, personas que, por otra parte, jugaron (como es el caso de Gascón y Marín) un papel más que singular en la aventura urbanística del segundo tercio del siglo: porque el mismo Gascón y Marín, recordémoslo, no sólo fue el gran ponente español en el Congreso Internacional sobre “Ciudades y Organismos Locales” celebrado en Sevilla (en 1928, y como consecuencia con el núcleo administrativista ligado a la Dictadura) sino que fue así mismo, en los años posteriores a la Guerra Civil, el consejero de Pedro Bidagor, en los años posteriores a la Guerra⁵⁷.

Tras la Primera Guerra Mundial el debate ciudad-jardín/ciudad-satélite se convirtió, en una España enriquecida por la neutralidad, en auténtico laboratorio de reflexión; aparentemente el modelo propuesto por Howard había triunfado; sin embargo, en 1920, la ciudad verde propuesta se entendía de modo bien distinto a como se había proyectado veinte años antes en Inglaterra. El debate sobre el área de influencia de la gran ciudad (que no sobre su entorno inmediato)

se planteó entendiendo cómo la Metrópoli debía garantizar la estructura y la organización de los núcleos; y el pretendido carácter de ciudad independiente que Howard confiriera a sus ciudades-jardín es ahora abandonado. La ciudad-satélite, en 1924, se valora y concibe desde la propuesta por racionalizar y optimizar el crecimiento metropolitano, y el hecho mismo de su proyectación refleja la voluntad por zonificar el espacio supramunicipal, fijándose los espacios residenciales y determinando dónde ubicar las industriales. Por ello la idea de las cuñas o anillos verdes como elemento diferenciador de las distintas áreas, como hecho característico que sirve para configurar una nueva forma de ciudad, no sólo aparecen en los proyectos alemanes de 1910 (o en los comentarios de Montoliu al escribir, en 1919, en “Civitas” sobre “La Sociedad Cívica y los espacios verdes”) sino que en los comienzos de los años veinte cobra un nuevo sentido: y es por ello que, cuando HGC estudia los “Jardines Urbanos de Madrid”⁵⁸ su intención por planificar el verde no tiene nada en común con las propuestas decimonónicas de organizar parques en el interior de la ciudad. Es en este momento cuando se teoriza sobre los equipamientos que debe tener la ciudad moderna, se valoran sus barreras o límites (cuñas o anillos verdes) comentándose sus características y señalando cuando deben trazarse con objeto de separar y cuando con objeto de unir dando entonces paso al concepto de parque supramunicipal. Y en este sentido, y paralelo a la idea del ferrocarril de circunvalación como elemento capaz de interrelacionar núcleos próximos a la gran ciudad aparece la idea nueva del parque regional o la zona verde.

En 1919 Paul Wolf había teorizado sobre la ciudad radiocéntrica, comentando qué sucedía cuando distintos elementos podían romper la simetría del modelo tradicional: entendía como frente a una especialización por sectores aparecía otra zonificación, por intensidad de usos. Nombrado “Stadtbaurat” de Dresde en 1922, antes había ya desarrollado una importante obra teórica: y a su llegada a Dresde acepta la colaboración de un joven estudiante español, titulado en Madrid, que —deseoso de conocer los estudios alemanes sobre urbanismo— colaborara con él durante un tiempo. Y ese madrileño de adopción —Luis Lacasa— toma conciencia de dos hechos fundamentales: en primer lugar, que el crecimiento urbano de Madrid no es concéntrico debido a una gran mancha verde (Casa de Campo y El Pardo) que obligan a que el desarrollo urbano sea en forma de herradura, con los problemas de comunicación que ello conlleva; en segundo lugar, que el desarrollo industrial del sur impide que la zona se convierta en área residencial de la burguesía, razón por la cual el desarrollo y las propuestas de definición de viviendas burguesas se llevan hacia el norte⁵⁸.

Por disposición gubernamental, en septiembre de 1896 se había establecido que la Junta de Urbanización y Obras del Ministerio de Gobernación estudiase cómo aumentar el término municipal de la ciudad en un radio que, tomando como centro la Puerta del Sol, llegase a los ocho kilómetros. Como resultado de esta misma, el Ingeniero del Ayuntamiento Núñez Granés proponía en 1909 un plan de ordenación del Extrarradio estudiado por Carmen Gavira. La propuesta de Núñez Granés, como he comentado en otro momento, consistió básicamente en un proyecto de calles y plazas, donde para nada se analizaba cual debía ser la nueva zonificación de las áreas inme-



diatas a la ciudad ni se establecía reflexión alguna sobre el futuro del entorno al próximo a la gran ciudad: la propuesta de Granés consistió en repetir los esquemas esbozados por Castro para el Ensanche, llevando su propuesta de viario al nuevo espacio de la ciudad. Por ello, cuando en 1916 se aprobaba por decreto el proyecto de Núñez Granés disponiéndose que las fachadas de las edificaciones que se realizasen en las vías señaladas, estuviesen sujetas a las alineaciones fijadas, aprobándose las ordenanzas del Extrarradio en diciembre del mismo las ordenanzas de edificación, y en septiembre de 1917 se comenzaban las obras de trazado de nuevas calles y en 1923 se señalaba como se había procedido al trazado de 71 Kms. de nuevas vías, casi las tres cuartas partes de las definidas en el proyecto, la realidad demostraba como aquel Plan había quedado claramente obsoleto y superado.

La propuesta de Núñez Granés había implicado fuertes beneficios económicos para los poseedores de suelo: como ha estudiado Mas, si entre 1870 y 1900 tanto el Clero como Fundaciones benéficas habían comprado grandes parcelas de suelo en el norte de la ciudad, quienes en el sur habían comprado suelo eran las compañías de ferrocarriles. La buscada venta de terrenos al Ayuntamiento no sólo iba a suponer un importante negocio por el consiguiente aumento de precio de los mismos, sino que posibilitaba una política de transportes privados, con lo que se incentivaba y dinamizaba la situación de estancamiento presente tras la crisis de 1921. Consciente que poseer terreno a una considerable distancia en Madrid nada suponía y nada significaba, traspasar el mismo —a un sustancioso precio— a la Corporación, suponía tanto desprenderse de una lastra como lograr —en plena crisis económica— una liquidez más que importante⁶¹. Consciente de

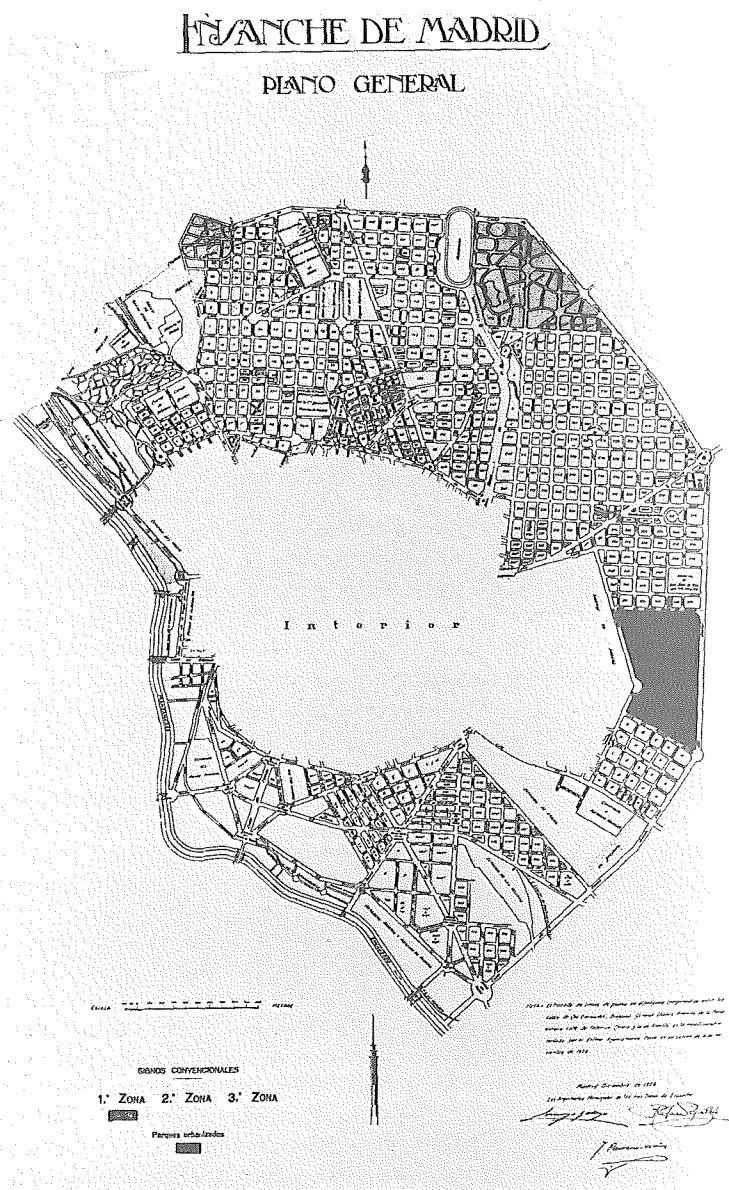
cuanto con aquella propuesta de ordenación del Extrarradio impediría cualquier posterior desarrollo ordenado, Fernández Balbuena planteó un recurso administrativo que bloqueó la situación. Por ello, en 1923 varios concejales —convencidos de la imposibilidad de llevar a cabo el proyecto— proponían que la Junta Consultiva presente un anteproyecto en cuatro meses, designándose a Sainz de los Terreros, Cordero (Concejal socialista) y Barca para que propusiesen orientación para la rápida solución del problema; pero tal comisión siquiera empezó sus trabajos debido a la inmediata dimisión de Terreros.

Coherentes con la idea de valorar amplias zonas próximas a la ciudad, integrando y relacionando núcleos existentes y haciéndolos, a su vez, depender del espacio metropolitano, Rodríguez Torres y Carranza publicaron en 1922 un trabajo sobre “Lo que puede y debe ser Madrid”⁵⁹ donde proponían una ordenación del Sur donde los núcleos existentes dejaban de entenderse como realidades aisladas y aparecían dependientes de otro de orden superior. Son los años en que Sainz de los Terreros teoriza sobre la “Organización del Extrarradio” o cuando Amós Salvador rechaza la propuesta de Núñez Granés al destacar cómo ésta sólo era “proyectos de trazados de calles y plazas”, proponiendo el estudio de líneas de transportes; publicación de las estaciones de ferrocarril; zonificación....

En 1924 Cascales define las ideas generales de la zonificación del territorio dependiente de Madrid y publica junto con Lorite, López Salaberry y Aranda un primer proyecto de Plan Comarcal para la ciudad donde califican y definen el uso de los núcleos urbanos próximos a la Capital, y proponen una zonificación en el territorio al establecer áreas industriales, “aristocráticas”, de clase media, clase obrera, militar, recreos, depósito y zona rural; y al asumir la idea de una nueva estructura de los núcleos-satélites —concebidos en función del ferrocarril— definen y especifican el uso de cada uno, formulando así en Madrid una primera idea global sobre el territorio, acorde con los esquemas desarrollados en la Gran Barcelona o al propuesto por Bastida para Bilbao⁶⁰.

El proyecto urbano a gran escala se interpreta de dos maneras bien distintas: bien como globalidad alternativa a la gran ciudad, bien como la exaltación de un fragmento urbano, lo cual implica entender que la ciudad pasa a convertirse en una sumatoria de fragmentos. A partir de la propuesta de Ensanche, la ciudad había comenzado a valorarse sobre la base de un desarrollo axial (en el caso de Madrid, radial) que establecía una dicotomía entre la realidad de la ocupación del territorio y la voluntad ordenadora del proyecto. Introducir entonces una propuesta de zonificación en el territorio próximo a la metrópoli suponía establecer las bases de un proyecto de naturaleza nueva, tal como lo propusiera Baumeister en los años finales del siglo (“Collins 32 y 441/n73”) cuando comentaba las características de las ciudades europeas y las normas americanas que analizaba en el caso concreto de Chicago. Coherente con esta opinión, Fabra Ribas destacaba la necesidad de apostar por un Plan Comarcal (*Ingeniería y Construcción*, años 1, n° 6, junio 1923. pp. 252-3) y es así como en torno a 1924 aparece pues un proyecto urbano a una escala superior, en ámbito, al que en su día planteara Arturo Soria. Definir si cabía proceder a una política de anexión o si debían fundarse nuevas ciudades-satélites en el entorno de Madrid era importante por cuanto que suponía integrar a muchos propietarios de

Situación de los tres parques urbanizados de Madrid. 1925.



pequeños terrenos en la política municipalista de Calvo Sotelo al compartir la fortuna de los latifundistas⁶². La diferencia pues que existe entre la forma de entender y valorar la posible construcción de ciudades-satélites en Inglaterra, Alemania y España es clara: si en aquellos países hubo un debate sobre el posible cambio en la forma de vida ("lebensreform", como apuntarían los alemanes) señalando cuánto el núcleo-satélite debía ser independiente de la gran Metrópolis, en España la voluntad de construir núcleos-satélites se plantea desde la pretensión por recalificar suelo, localizar emplazamientos baratos para construcción de viviendas obreras, posibilitar la construcción de un tranvía/ferrocarril radial, favoreciendo en consecuencia tanto el afán especulativo de los pequeños propietarios de suelo como de un gran Capital deseoso de invertir en infraestructura. Mientras que en 1923 se celebra en Goteburgo el Congreso sobre el "Trazado de Poblaciones", donde se da cuenta sobre las políticas de ciudad-jardín europeas y González del Castillo busca en España una nueva síntesis entre ciudad-jardín y Ciudad Lineal tras el Congreso —y frente a quienes señalan el peligro de una ciudad invadida por la población rural — ahora se apunta la necesidad de valorar "...una ciudad planeada para la vida higiénica de sus habitantes y el desarrollo normal de su industria; su tamaño será el indispensable para que tenga vida social completa; y estará rodeada por una zona rural permanente, siendo su terreno de pública disposición". Y desde esta opción se entienden las primeras ciudades a caballo entre la ciudad-satélite industrial y el núcleo jardín dependiente, ejemplo de los cuales podía ser la "Sociedad Anónima Abando", en El Escorial.

En 1923 César Cort, que había asistido al Congreso de Goteburgo sobre ciudades jardines y trazados de poblaciones, planteaba, dentro de este espíritu, una doble idea: sugería, en primer lugar, dividir la gran ciudad en un conjunto de pequeños núcleos urbanos; cada uno de los cuales constara de una Plaza, alrededor de la cual disponía el Ayuntamiento, Iglesia, Escuela y Casino y entendían, como segunda idea, que las vías radiales fuesen elementos fundamentales en la configuración de la ciudad, y apuntaba dónde situar, en los nuevos núcleos urbanos, la estación de ferrocarril. Intentando racionalizar la función de la nueva ciudad comentaba como "...existen muchas poblaciones con parques, pero pocas con un verdadero sistema de parques": defendiendo entonces la opción de las cuñas y cinturones verdes, destacaba como la ciudad-jardín —tal y como se había aplicado hasta el momento— era un fracaso debido, sobre todo, al desinterés de sus propios poseedores por las zonas verdes comunes proponiendo, en su lugar, construir núcleos-satélites⁶³.

Con su conferencia abría un frente al contradecir tanto a quienes propugnan la idea del parque urbanizado como lugar residencial para la burguesía como se oponía a quien entendía que el modelo de barriada-jardín debía entenderse como vivienda obrera, por cuanto que, como señalaba, "...los jardines individuales son difíciles de cuidar y caen pronto en abandono, trastocándose y modificándose la imagen de la ciudad". Además, cuestionaba el proyecto de Salaberry, Casuso, Aranda y Cascales al destacar como sólo era posible trazar un Plan Comarcal o Regional cuando previamente existiera un sistema de transportes por carretera o ferrocarril. Para Cort la ciudad-jardín no debía ser solución al problema de la vivienda económica sino instrumento para organizar el territorio, y sus comentarios surgen

cuando se discute sobre el trazado del ferrocarril Madrid-Valencia, al entenderse la línea del tren como elemento generador de las nuevas poblaciones y, lo que es más significativo, se plantea simultáneamente a las ciudades-jardín construidas en Francia por la Compañía Ferroviaria de Caminos de Hierro del Norte que nada tienen ya que ver ni con las propuestas que Amós Salvador o Manuel Germán Ruiz Senén, tras el Congreso y Exposición de Goteburgo, ni con la política desarrollada por la Mancomunidad en Barcelona, con las propuestas de González del Castillo que formula para Sevilla o con los criterios desarrollados por Bastida en Bilbao⁶⁴.

En torno a 1925 el debate sobre la ciudad-jardín se hace cada vez más complejo y existen muy distintos planteamientos y enfoques: González del Castillo mantiene su propuesta de ordenar el territorio (reclamando las posibilidades de la colonización interior) mediante la creación de ciudades-jardín-lineales e inmediatamente reacciona frente a él Subirana, quien destaca la diferencia existente entre ciudad-jardín y colonias rurales: citando a H. Kampffmeyer distingue entre los colonos que trabajan la tierra y las ciudades-jardín definidas como parte de la nueva Metrópolis⁶⁵. Paralelamente, quienes en esos momentos colaboran desde el Ministerio de Trabajo con la Dictadura de Primo de Rivera mantienen la necesidad de construir barriadas-jardín en el límite del Exrarradio y la burguesía local —apoyándose en los recursos que ofrece el Estatuto Municipal— obtiene ventajas fiscales y beneficios crediticios con la construcción (fomentando sistemas cooperativos) de pequeños parques urbanizados residenciales al tiempo que los Ingenieros de Caminos (sin duda, los grandes soñadores de estos años) identifican "ordenación del territorio" con la organización de nuevas vías de ferrocarril y trazados de las primeras autopistas europeas. En cualquiera de los casos es evidente que la forma de entender y valorar la ciudad no se hace ya desde los supuestos abstractos sino, por el contrario, desde los intereses inmediatos de unos promotores concretos.

"Urbanizar es un buen negocio" será el título de uno de los artículos de Cort sobre el desarrollo urbanístico; porque su planteamiento coincide tanto con la postura de Sota con la construcción de viviendas obreras para Euskalduna —en consecuencia, con la que en aquellos momentos desarrolla el Partido Nacionalista Vasco— como con la actitud de unos banqueros catalanes que, presentes en la Organización del "Museo Social" de Barcelona, presionan de tal forma que logran el desencanto de Cebriá Montoliu y, como resultado, su autoexilio a Estados Unidos, donde desaparece. Es en Madrid donde Cort insiste sobre la conveniencia de dividir la Capital en un conjunto de pequeños núcleos urbanos coherente con la opinión defendida desde "El Constructor" (la revista de la Patronal) de descongestionar la ciudad y resolver el colapso, definiendo para ello núcleos-satélites en la periferia⁶⁶. Son momentos en que los reformadores sociales —apegados a la realidad y preocupados por encontrar suelo barato que posibilite una vivienda higiénica— asumen esquemas poco ambiciosos y, centrados en lo inmediato, buscan edificar barriadas-jardín en la periferia. Desde esta óptica, López Valencia —funcionario del Ministerio de Trabajo presente en los principales Congresos de Urbanismo— difunde la idea de cómo los núcleos-satélites no deben ya tener carácter independiente (no ser elementos generadores del territorio) valo-

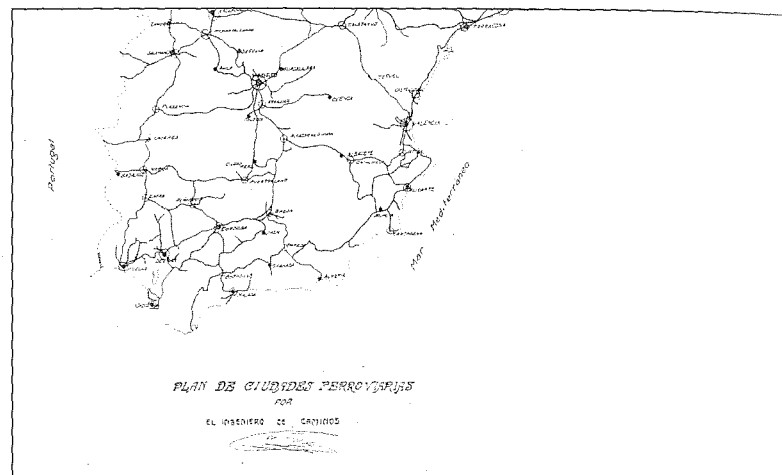
rándose como núcleos clave dentro de la articulación del nuevo límite de la ciudad.

Ocurre, y es necesario resaltarlo, que el debate urbanístico que en esos años se mantiene en España se plantea desde un conocimiento y un nivel de reflexión bien distinto al que plantea la arquitectura: quienes discuten sobre Extrarradio plan comarcal conocen y manejan, de forma correcta, los textos alemanes e ingleses, participan en Congresos y, cuanto menos, buscan definir una problemática; por el contrario, quienes se preocupan por la arquitectura viven una situación definida por Blanco Soler cuando comentaba "...aquí no se mueven ni las hojas de un rábano". Frente a quienes todavía mantienen (como Pascual Bravo, con su Pabellón español en la Exposición de Artes Decorativas de París, de 1925) otros entienden el concepto de Plan Comarcal no tanto desde la voluntad por definir un área geográfica como por valorar ésta desde los intereses y necesidades de la Metrópolis, buscando aplicar la concepción taylorista al territorio al definir una óptima organización económica del espacio urbano al actuar sobre zonas económicamente no desarrolladas e inmediatas a áreas urbanas donde el suelo tiene alto precio. Se buscó conectar la Metrópoli con estos núcleos, definiendo paralelamente un sistema de transportes para las mercancías (polemizando y discutiendo sobre dónde situar las estaciones de viajeros o las de clasificación) y, al mismo tiempo, buscando la interconexión entre los núcleos industriales y la ciudad. Definiendo el urbanismo desde las nuevas necesidades económicas que plantea y define el territorio es como se entiende, en torno 1925, el debate urbano.

En estos años es cuando aparece en España un doble cambio: por vez primera los urbanistas aceptan los esquemas alemanes (que no ingleses) de voluntad por volver a la naturaleza, asumir los esquemas "Reforma de la vida" definidos en Alemania⁶⁷; paralelamente, entienden la posibilidad de definir la ciudad-jardín— satélite actuando sobre un suelo tomado en alquiler, actitud contraria entonces a la difundida hasta el momento por los teóricos de la ciudad-jardín que entendían como fundamental que aquellos núcleos estuviesen compuestos por propietarios, por cuanto que así, éstos intervendrían en mayor medida en el proceso de mantenimiento y vida común. Los nombres de Cort, Paz Maroto, González del Castillo o Fernández Balbuena van a dominar la reflexión durante algunos años, entre el tiempo que media entre el Congreso de Urbanismo de 1926 y la Convocatoria del Concurso de 1929, y sobre todos ellos domina la actitud profesional y teórica de Balbuena. Consciente este último que el desarrollo de Madrid debe plantearse — la Casa de Campo y los montes del Pardo impiden, por su presencia, el desarrollo concéntrico— desde la forma de una herradura, proponía actuar tanto en el límite del Manzanares como en el entorno del Arroyo del Abroñigal, definiendo un primer anillo verde en torno al cual ordenaba y organizaba los nuevos núcleos-satélites.

Consciente del desequilibrio existente entre el Norte residencial y el Sur industrial, y ante la imposibilidad de transformar este último, Balbuena —coincidiendo con la opinión de Casuso— buscaba modificar el equilibrio urbano existente, descentralizar la urbe y distribuir la densidad, para lo cual buscaba adaptarse a la topografía de la ciudad: por ello se enfrentaba a ambas vaguadas (el Abroñigal sólo sería mencionado para ordenar su propuesta de parques (como base

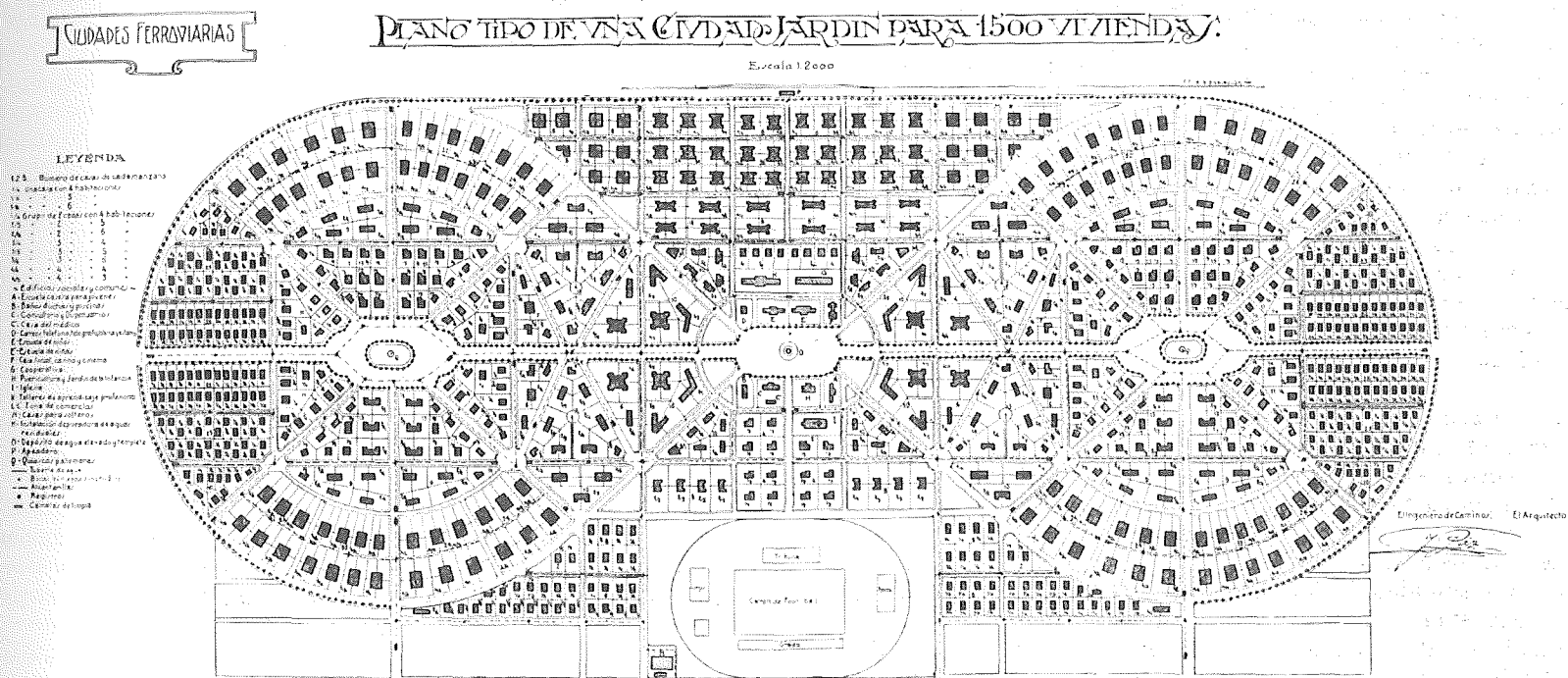
J. Paz Maroto. Plan de ciudades ferroviarias. 1924.



donde llevar los nuevos poblados-satélites) proyectando un gran parque a orillas del Manzanares que uniese el Parque del Oeste y Moncloa con el que debía establecerse al sur de la ciudad, definiendo un límite verde de la ciudad en el frente Este⁶⁸.

El sistema de parques propuesto era una original interpretación de las cuñas verdes definidas por Wolf: porque en lugar de asumir éstas de manera formal, disponiéndolas en un impreciso punto, Balbuena entendía la necesidad de supeditarlas a la topografía del terreno, convirtiendo su proyecto de ordenación del Manzanares en una sorprendente síntesis entre anillo y cuña donde, y ello es lo más importante, situaba las nuevas barriadas-jardín y colonias obreras. Su propuesta no era pues respuesta a quienes reivindicaban la creación de nuevos parques y zonas verdes en el interior de la ciudad, sino que proponía establecer un anillo (apoyándose en las características del río) donde disponer los núcleos que configurasen la nueva realidad del sur.

Frente al proyecto de Balbuena (proyecto más que realista que busca ordenar el desequilibrio existente en la ciudad) HGC formula, en una conferencia que pronuncia en la madrileña Casa del Pueblo, una fantástica propuesta que, sin embargo, impacta en la cultura urbanística de aquellos años: el proyecto de un "Gran Madrid"⁶⁹, consistente en la ordenación del territorio comprendido entre la Sierra de Guadarrama y el norte de la capital. Tras argumentar (y ello lo expone en la Casa del Pueblo) cómo el hombre se ha distanciado de la naturaleza, HGC entiende que el futuro de la ciudad debe afrontarse desde una perspectiva de orden superior a la esbozada incluso en la propuesta



de Aranda y Casuso, razón por lo cual propone organizar en el espacio señalado tanto una amplia zona agrícola como un conjunto de parques y bosques. Valorando el territorio inmediato a Madrid desde una actuación que lleva a pensar en la colonización interior desarrollada en otros puntos del país, su proyecto se basa en tres aspectos bien distintos: define la voluntad por actuar a una escala que supera el plan comarcal definido por Casuso y Aranda apenas dos años antes, apuntando, además, cómo las ciudades que ahora se deben construir no son las existentes, sino núcleos urbanos de nueva traza proyectados desde el nuevo programa económico; asume el razonamiento y argumento de las ciudades ferrocarril construidas en el Norte de Francia y, por último, propone desarrollar la idea de Guadarrama como parque natural capaz de aglutinar y dar unidad al proyecto.

Desde 1907 —tras la Ley de Colonización Interior elaborada por Maura— la colonización interior se había limitado al ejemplo aislado de la Colonia Claudina o los primeros estudios sobre la utilización de las cuencas hidrográficas de algunos ríos (precedente de la polí-

tica de las Confederaciones Hidrográficas) como pautas generales de riqueza. A la vista de los estudios de Lorenzo Pardo sobre la Confederación Hidrográfica del Ebro, y consciente de cuanto tal proyecto debía generar riqueza, González del Castillo había sugerido la posibilidad de colonizar el Ebro, organizando en su cauce o en sus inmediaciones —al valorarlo como eje de comunicación y transporte— un sistema de ciudades-jardín. Logroño, Miranda, Calahorra, Tudela, Zaragoza, Caspe o Tortosa debían ser algunas de ellas, proponiendo construir otras en Viana, Estella o los alrededores del lago de Reñosa. Podría señalarse incluso cuánto la propuesta de HGC era más ambiciosa que el “regionalismo hidráulico” con que se han calificado las propuestas de Lorenzo Pardo, porque a lo largo de más de cien kilómetros proponía colonizar los terrenos yermos de Lérida, mediante nuevas ciudades-satélites⁷⁰ que hacen pensar, ciertamente, en su propuesta para la ciudad lineal belga. Pero ahora, en el caso de Madrid, nada decía HGC sobre dónde situar la nueva ciudad o qué supuestos económicos determinaban su programa de necesidades;

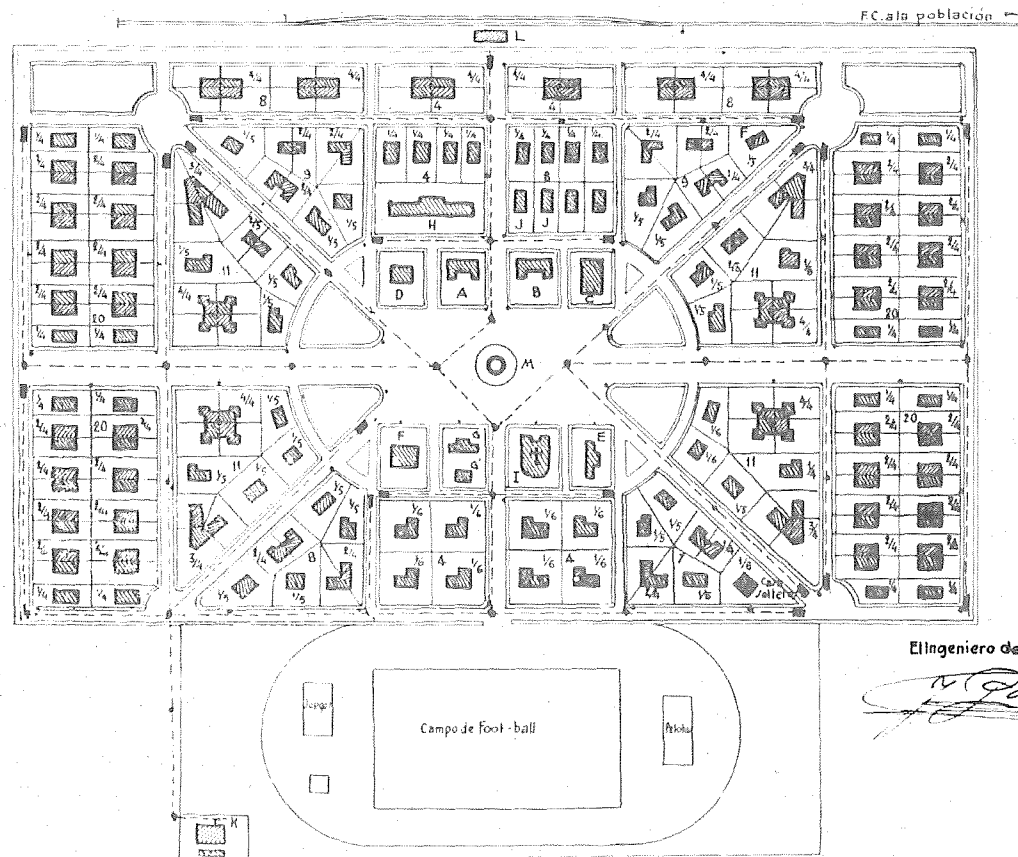
CIUDADES FERROVIARIAS

PLANO DE TIPO DE CIUDAD JARDIN MINIMA PARA 200 VIVIENDAS.

Escala: 2000

LEYENDA.

123. Número de casas de cada manzana
 $\frac{1}{4}$ una casa con 4 habitaciones
 $\frac{1}{5}$ 5
 $\frac{1}{6}$ 6
 $\frac{1}{4}$ grupo de 2 casas con 4 habitaciones
 $\frac{1}{5}$ 2 5
 $\frac{1}{6}$ 2 6
 $\frac{1}{4}$ 3 4
 $\frac{1}{5}$ 3 5
 $\frac{1}{6}$ 3 6
 $\frac{1}{4}$ 4 4
- Edificios sociales y comunes:
A Escuela de niños
B id. de niñas
C Casa social, casino y cinema
D Baños, duchas y piscina
E Escuela de adultos, puericultura y jardín infancia
F Cooperativa
G Dispensario y consultorio
H Casa del médico
I Taller de aprendizaje profesional
J Iglesia
K Comercio
L Instalación depuradora aguas residuales
M Depósito de agua elevado y tanque
N Tuberías de aguas
O Bocas de riego e incendios
P Alcantarillas
Q Registro
R Camaras de limpieza



nada aclaraba sobre la forma, la estructura o el tamaño de la ciudad, del mismo modo que tampoco daba solución al tema de la vivienda. Sólo un hecho se hacía evidente: si en la colonización del Ebro el punto central del proyecto era la ordenación de la cuenca hidrográfica donde no existía centro, y si en el proyecto belga lo que se definía era la voluntad por reconstruir económicamente un territorio, en

el caso madrileño el punto obligado de referencia seguía siendo la Capital y, en consecuencia, el proyecto no buscaba tanto la independencia de los núcleos-satélites como satisfacer las necesidades de una Metrópoli que debía extenderse en el territorio; o, dicho de otra forma, mientras que algunos urbanistas alemanes partidarios de la ciudad-jardín propusieron en su día fomentar la colonización inte-

rior, por cuanto que de esa forma podía conseguirse la descentralización de la industria consiguiéndose, en consecuencia, un reparto distributivo más homogéneo de las actividades del país, HGC recurría ahora a la colonización interior sin diferenciar la situación, función o trazado de los núcleos rurales o industriales respecto a los residenciales; y al enfrentarse a la idea de la posible distribución de riqueza olvidaba un hecho determinante: de situar los posibles futuros centros de población a lo largo del ferrocarril, obviamente concentraba la riqueza en un eje en detrimento del resto del territorio⁷¹.

El debate sobre la ciudad-jardín/ciudad-satélite se plantea, en 1927, desde muy distintos supuestos: porque frente a las propuestas de HGC o Balbuena, Cort reitera su idea de dividir la gran población en pequeños núcleos urbanos unidos entre sí por vías radiales y Arriaga retoma la idea del ferrocarril de circunvalación con vista a conseguir una política de anexiones similar a la desarrollada en Berlín o Londres⁷². En cualquier caso, todos ellos (incluido HGC) tienen un punto en común: por primera vez se formula el concepto de “Gran Madrid” como síntesis de un debate en el cual la Capital se valora desde el conjunto de núcleos urbanos dependientes de un interés común. Entendiendo que la ciudad no sólo es una red de vías públicas donde circular sino un organismo vivo, lo que ahora surge es el deseo de resolver y discutir problemas (riqueza, ocio o enseñanza) comunes tanto a la Metrópoli como a núcleos-satélites.

Cuando en 1927 se celebra la Exposición “La ciudad y la vivienda moderna” organizada por Sainz de los Terreros —próximo, recordemos, a los supuestos municipalistas de Calvo Sotelo— no sólo se exhiben trazados de ciudades-satélites proyectadas en la España de esos momentos y se muestran tipologías de viviendas económicas, además del mobiliario destinado a las mismas, sino que se discute sobre el concepto de ciudad, se polemiza sobre el sentido del Plan Regional, sobre las características de los núcleos rurales... Sólo un año más tarde de haberse producido el debate del Congreso de Urbanismo, da la impresión que el debate urbano se quiere llevar al gran público, razón por la que se organiza la exposición: y ésta es entonces un importante punto de inflexión que permite comprender cómo en apenas diez años ha evolucionado una problemática: y es el momento en que los conceptos estadounidenses sobre la “Parkway” se adoptan por quienes buscan valorar la Sierra de Guadarrama como gran pulmón verde en las inmediaciones de la capital. “Sería deseable convertir en ciudad-jardín la Sierra de Guadarrama de Madrid”⁷³: con este título HGC publica, en 1929, una larga serie de artículos en “La Construcción Moderna” intentando aplicar en España el ejemplo del “Greater London”, definiendo cómo los cinturones verdes antes señalados se convierten ahora en campo cultivado; exponiendo por fin dónde situar los núcleos-satélites, cómo organizar el ocio, cómo definir, en síntesis, un proyecto urbano en el que se diferencien claramente las agrupaciones urbanas de la realidad rural...⁷⁴.

Emilio Artal publicaba, en esos momentos, trabajos analizando las características de la vida rural, higiénica y económica que debía existir en torno de la Metrópoli y Aguinaga daba a la luz un estudio sobre “La Red de Ferrocarril Española, vista a través del ferrocarril eléctrico del Guadarrama” donde, desde la opinión del técnico en transportes, asumía la propuesta de HGC de un Plan Regional que llegase ahora hasta la Sierra, idea por fin aceptada (y difundida) en

revistas de cooperativas obreras como “El Hogar Propio”⁷⁵. Aguillaga retomaba el concepto de “vía parque” como elemento generador del nuevo proyecto, definiendo un desarrollo basado tanto en el ferrocarril de circunvalación como en un sistema de transporte radial, lo que le llevaba a reclamar la unión de Vallecas, Ventas y Tetuán con las estaciones de Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Villaverde, Carabanchel, Pozuelo y Aravaca (esto es, relacionando estaciones del interior de la ciudad con otras situadas fuera del límite del término) sino que planteaba apeaderos en Húmera y en El Pardo, proponiendo la construcción, en torno a la línea de transporte, de nuevos núcleos de población. De acuerdo entonces con la voluntad por ordenar el territorio a gran escala es como aparece la voluntad por establecer una Plan Nacional de Urbanismo.

Las referencias a un posible plan Nacional de Urbanismo que estableciese y definiese las posibles actuaciones es un tema que no ha sido nunca tratado: Bidagor llegó, en los finales de los cuarenta y comienzos de los cincuenta, a esbozar algunas ideas sobre el tema, pero conviene entender cómo la voluntad por racionalizar el espacio y distribuir la producción de riqueza fue un aspecto tratado ya a mediados de los años veinte. La primera referencia que aparece sobre el tema la da Arturo Soria Hernández cuando, en el Congreso celebrado en Viena —1926— comenta cómo el problema del urbanismo es un problema ligado a la tierra, razón por la que —asumiendo las ideas de quienes buscaban diferencias las características de los núcleos rurales y aquellas otras que debían tener los núcleos industriales— proponía la creación de un Instituto Nacional de Urbanismo capaz de afrontar el problema de la ordenación del territorio con vista a definir tiempos en lo que entendía era una necesaria política de colonización interior. Dejando de lado la cuestión de cuánto Arturo Soria (hijo) pudiese estar influenciado por HGC, en mi opinión interesa resaltar que ahora se proponía no ya una Ley de Urbanismo (tal solicitud se había discutido y aprobado en el Congreso Nacional de Urbanismo celebrado aquel mismo año) como un Plan de actuación.

Durante algunos años fueron muchos los que reclamaron tal Ley de Urbanismo: desde los congresos de la UME hasta el propio Cort, miembro del Partido Liberal de Romanones: pero si para Cort la ley era necesaria por cuanto que “...en una población, cada cosa tiene su sitio” es decir, era necesario definir espacios y precisar funciones (poco más adelante identificaría Ley de Urbanismo con Ley de Capitalidad de Madrid); pero es igualmente en esos momentos cuando Fonseca plantea la necesidad de establecer un Plan Nacional de Urbanismo: clasificando las ciudades en residenciales, agrícolas, industriales y mineras, analizando en cada caso la economía del trazado y del suelo, Fonseca proponía la elaboración de un Plan que definiese —coherente con la opinión de aquellos urbanistas alemanes que proponían descentralizar las actividades industriales— tanto la función de los nuevos poblados-satélites como el uso de las zonas comprendidas entre la ciudad y los núcleos inmediatos⁷⁶, resumiendo lo expuesto poco antes por Georges Benoit-Levy al criticar lo desmesurado de muchos de los proyectos planteados por la administración pública y comentar cómo el ideal debía ser fraccionar las grandes poblaciones en pequeñas

colectividades, de donde la necesidad de un plan no sólo Nacional sino, incluso, Continental.

Sin duda fue Fonseca —antes de la Guerra y antes que Bidagor formulara su hipótesis de un Plan Nacional— quien primero planteó la necesidad del Plan Nacional de Urbanismo; pero Paz Maroto fue quien señaló la necesidad de dar una nueva interpretación a la reclamada Ley de Urbanismo. Ingeniero de Caminos, Paz Maroto había viajado a Francia y Alemania, visitando diversas ciudades-jardín y satélites, y publicando a su vuelta trabajos sobre temas vistos referentes a infraestructura urbana (depuración de aguas residuales, recogidas y tratamiento de basuras, organización del transporte urbano...)”. Tras estudiar los problemas inherentes a un Plan Comarcal (y a la vista de las fricciones que aparecían entre las distintas competencias administrativas) proponía establecer un organismo supranacional capaz de planificar y definir en cada momento dónde construir; apuntaba, así mismo, la conveniencia organizar de una Dirección Técnica que coordinara y englobara las posibles tramas administrativas (dependiendo de ésta la política del transporte, tráfico, limpiezas, alcantarillados, alumbrados, abastos, cultura y ocio) y reclamaba comunicar los distintos núcleos mediante ferrocarril. Y lo sorprendente de la propuesta de Paz Maroto es que en ningún momento sugería crear una Oficina de Proyectos que redactara propuestas, diseñara posibles Planes o formulara esquemas de una política de viviendas.

Al enfrentarse al Madrid de aquellos años, Paz Maroto no sólo proponía dividir la ciudad en zonas (resolviendo el problema, como hiciera Cort, mediante la división de la ciudad en núcleos independientes concebidos ahora como ciudades-jardín) sino definía su presencia y función en base a un ferrocarril de circunvalación que uniera éstos. Preocupado por conocer cuál era la normativa legal referida a suelo, estudiaba la Ley prusiana de 1875, la holandesa de 1901, la inglesa de 1900 y la francesa de 1919⁷⁸ con la realidad española, propugnando y reclamando a los Ayuntamientos —como de hecho recomendaba el propio Estatuto Municipal— que las Corporaciones procedieran (allí donde fuera posible) a la compra de suelo, de forma de poder así desarrollar, posteriormente, la desurbanización de la ciudad.

“Urbanizar o desurbanizar” fue, durante un tiempo, la cuestión básica sobre la cual debatieron Balbuena, Núñez Granés o el propio Zuazo. “Desurbanizar” consistía en buscar la independencia de los núcleos-satélites, en dotar a éstos de una infraestructura y de una capacidad generadora de espacio que, hasta el momento, no se había reflejado. “Desurbanizar” suponía, además, asumir la propuesta de una mancomunidad a nivel regional donde —y desde un Organismo de orden superior— se definieran las nuevas necesidades y características de estos núcleos. Por ello, “desurbanizar” consistía en posibilitar la idea de una mancomunidad a escala regional, rechazando la política de anexión, planteándose así que Aravaca, Canillejas, Canillas, Carabanchel Alto y Bajo, Chamartín, Fuencarral, Getafe, Hortaleza, Leganés, El Pardo, Vallecas, Vicálvaro y Villaverde mantuvieran su independencia y conservaran su propia identidad.

A partir de este momento el debate entre ciudad-jardín y ciudad-satélite se plantea desde una referencia bien distinta a la simple política obrerista que algunos han querido plantear: no se trata ya de

construir posibles “gildas”, de cooperativas obreras situadas lejos de la ciudad, sino, por el contrario, la definición de ciudades-satélites debe plantearse desde una política de transporte que permita y posibilite el fácil acceso de los núcleos periféricos a la ciudad. Es necesario, apuntarán los urbanistas, establecer una zonificación que determine los distintos usos; es preciso una política de territorio que fije dónde deben situar tanto los equipamientos de orden municipal como aquellos otros que, por vez primera, se definen (como es la voluntad de entender Guadarrama como parque regional) desde una escala superior. Porque si en un principio el concepto “núcleo-satélite” se había identificado con “colonias de casas baratas” ahora, por el contrario, la idea se toma como referencia por quienes defienden el concepto de un Plan Regional.

En los comienzos de los años treinta la idea de Plan Regional aparece latente —y ello no ha sido suficientemente destacado— en el Concurso Internacional para la Extensión de Madrid, convocado por el Ayuntamiento: desde sus bases (la propia convocatoria es una declaración de principios urbanísticos más que importante) queda patente cuál es la preocupación definir la actividad de los núcleos próximos, cuál la voluntad por ordenar el territorio que se considera pertenece al ámbito de la Capital o cuál debe ser la política de transportes establecida en estos momentos. Y esa preocupación se asume tanto en los proyectos redactados por la Técnica Municipal en 1931 como en el mismo enunciado del “Plan de Accesos y Extrarradio de Madrid” que Indalecio Prieto propone como solución a los problemas de Madrid.

El concepto ciudad-satélite pasa pues, en pocos años, por muy distintas interpretaciones: la referencia al estudio en cada uno de los casos llevaría a una monografía donde deberían valorarse, paralelamente, las opiniones que, sobre el problema, formularan los partidos de la izquierda de aquellos años (no sólo del PSOE, cuyas opciones y polémicas internas son conocidas) las adoptadas también por una izquierda más radical (o la asumida por quienes optaron por posturas ácratas) así como los criterios defendidos primero por la “Unión Patriótica” de Primo de Rivera (quien tuvo entre sus filas a Cort, Gallego, Sainz de los Terreros, Gascón y Marín...) y luego desde el Partido Liberal de Romanones. Es necesario comprender por qué se mantuvo y defendió el concepto de ciudad-satélite; pero es evidente que la idea de una ciudad lineal siguiendo la carretera de Guadarrama (González del Castillo llegaría a proponer incluso, construir a lo largo de esta nueva vía grandes rascacielos, cediendo el suelo agrícola a nuevos colonos... ¡chinos!) abre la puerta a un tema más que complejo que en absoluto ni puede ni debe resolverse desde la simple identificación con la política de “casas baratas”.

Estudiar la relación entre el núcleo-satélite y el territorio donde se ubica; analizar su función y, en consecuencia, entender cuál es su trazado, cuáles sus dimensiones, cuál su centro, cuáles sus equipamientos y cuáles las viviendas proyectadas, lleva a valorar si el núcleo se proyecta como unidad independiente —como parte de un proyecto regional entendido desde la idea de mancomunidad— o si, por el contrario, su trazado responde a los intereses metropolitanos que expulsan de su interior determinados servicios. Valorar, por lo mismo, el sentido que tuvo el “verde regional frente al verde urbano”,

entendiéndose bien desde los supuestos del ocio (la referencia al ejemplo de Wandsee, en Berlín, es clara) o, por el contrario, concibiéndose como cuñas verdes o elementos diferenciados entre unas zonas y otras es clara y sería necesario analizar el tema. Pero al mismo tiempo interesa comprender cuál fue la política de las grandes empresas en la construcción de las casas baratas: en qué medida, por ejemplo, las grandes fábricas del Norte de España (y en un principio citaba el caso de Euskalduna y la política concebida por Sota en Bilbao) serviría para comprender si hubo en España, parale-

lamente, a una política estatal y municipal de vivienda, una política empresarial que buscó organizar y definir la creación de núcleos obreros: es decir, cuál fue por ejemplo la relación entre la Cooperativa de vivienda "La ciudad-jardín ferroviaria" y determinadas empresas constructoras que, ante la dimensión del cliente, aceptaron la normalización de elementos constructivos (marcos de puertas o ventanas), cocinas... porque todo ello ayudaría a comprender la complejidad del problema y a diferenciar y matizar las muy diferentes soluciones dadas en cada caso.

¹C. Redal "Exposición urbana para la reconstrucción de ciudades" en *La Ciudad Lineal* n.º 687, 10 diciembre 1918, p. 193-95.

²C. Redal "La ciudad lineal en la exposición de Bruselas" en *La Ciudad Lineal* n.º 692, 10 mayo 1919, p. 281-2.

³H. González del Castillo *Project de cité lineaire Belge inspiré par la cité Lineaire espagnole inventée par Arturo Soria y Mata*. Madrid, 1919.

⁴G. Collins *Arturo Soria y la Ciudad Lineal* Madrid 1968. Collins daba parte de la memoria de HGC.

⁵Ibid. ver también, de González del Castillo, *Ponencia acerca de la Ciudad Lineal y la ciudad-jardín* en Congreso Nacional de Ingeniería, Madrid 1919.

⁶G. Collins "Arturo Soria y la Ciudad Lineal", op. cit. p. 319. Ver también el comentario publicado en *Civitas*, junio 1920, pp. 9-13 sobre la Exposición presentada en Bruselas.

⁷G. Collins *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. op. cit. p. 320. Tener en consideración el comentario de J. Maes en "L'expérience des cités-jardins dans le contexte de la reconstruction après 1914", en *Reclam. La reconstruction en Belgique après 1914*. Bruselas, 1985, p. 189 donde señala cómo la Exposición sólo fue ejercicio de estilo, donde los arquitectos proyectaron desde la referencia inglesa, en particular De Mol y Van Averbek.

⁸G. Collins *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. op. cit. p. 321.

⁹Pompeyo Gener "El Plan de Reforma y enlace de los pueblos agregados" en *Anuario Estadístico de Barcelona*, 1907, pp. 57-77. Ver León Jausselly, "Barcelona futura", *La Veu de Catalunya*, 16 de diciembre 1907, igualmente *Proyecto de Enlaces de la Zona de Ensanche de Barcelona y de los Pueblos Agregados. Memoria*, 1907, J. Ganau (*Els inicis del pensament conservacionista en l'urbanisme català*, Barcelona, 1997) señala

cómo el Manuscrito del proyecto se encuentra en el Manuscrit, Arxiu Administratiu de Barcelona, Secció Urbanització i Reforma, Caixa 4.

Sobre la política de la Mancomunidad de aquellos años, ver el estudio publicado por la Mancomunidad de Cataluña *L'obra realitzada. Anys 1914-1919*. Igualmente Francesc Roca *Política económica i territori a Catalunya, 1901-1919*, Barcelona 1979 así como "Dels eijemples del vuit-cents a la Catalunya-ciudad de la Mancomunitat" en M. Tarradell y otros en *Evolució urbana de Catalunya 1901-1939*, Barcelona 1983. Ver además AA. DD "La Mancomunitat de Catalunya", *L'Avenç*, n. 3, 1977; AA. DD, *Els inicis de la urbanística municipal a Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana e Barcelona, 1985; M. A. Alió; N. Coll; J. Ganau; J. Homs, *Quatre ciutats com a model. El finançament de l'obra pública a Catalunya durant els anys vint*. Lleida, Universitat de Lleida (Espai-Temps, n. 13), 1992; Manuel Torres Capell, *El planejament urbà y la crisi de 1917 a Barcelona*. Barcelona U. P. C. 1987 y Borja de Riquer, *Regionalistes i Nacionalistes*, Barcelona, 1979;.

Sobre la opinión de Ors, ver Eugenio Trias *La Catalunya-ciudad (El pensamiento cívico a obra de Maragall i Ors)*. Barcelona, 1984; interesan igualmente L. Casassas i Simó *Barcelona i l'espai calan*. El papel de *Barcelona en la formació i l'ordenament del territori de Catalunya*. Barcelona 1977 así como la Tesis Doctoral de Francesc Nadal *Política territorial y anexiones de municipios urbanos en España (siglos XIX y XX)* leída en el Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, en Abril de 1985 y su publicación *La ciudad de Barcelona dins el pensament territorial del catalanisme conservador (1881-97)* en el *Pla de Barcelona i la Seva Historia*. Acta del Primer Congreso de Historia de Barcelona, celebrado en noviembre de 1982. Barcelona 1984, pp. 377-87. Conviene consultar, igualmente, M. Rivas Viera *Historia*

recent de la urbanística als països catalanes. Prólogo a G. Vardet *L'Urbanisme*, Barcelona 1964.

¹⁰Joan-Lluís Marfany "El naixement del mite noucentista de ciutat", en *Noucentisme i Ciutat*, a cargo de Martí Peran, Alicia Suárez y Mercè Vidal. Madrid, 1994, p. 42. V. Cacho Viu, en su *Revisión de Eugenio Ors* Madrid 1997, p. 60, hace referencia a Ors del modo siguiente "...*Urbanícola convencido, celoso del buen nombre de su ciudad de Barcelona, su pedagogismo continuo en pro de una cultura matizada, de gusto, constituye el aspecto de su mensaje que quizá haya calado más en la conciencia colectiva, porque llovía sobre mojado en una Cataluña cada vez más nucleada, por exigencias de la propia transformación, en torno a su poderosa capital*. Ver Norbert Bilbeny, *Entre Renaixença y Noucentisme. Estudis de filosofia*, Barcelona, 1985; "La cultura política del Noucentisme", *L'Avenç*, n. 124, 1989, pp. 8-14; "La ideología del modernismo", *L'Avenç*, n. 139, 1990, pp. 6-10; Vicente Cacho Viu, *Els modernistes i el nacionalisme cultural. Antología*, Barcelona, 1984; Borja de Riquer, *Regionalistes i Nacionalistes*, Barcelona, 1979. Ver siempre Pere Hereu Payet, *Vers una arquitectura nacional*, Barcelona, U. P. C., 1987. Ver Joan Ganau Casas, *Els inicis del pensament conservacionista en l'urbanisme català*, Barcelona, 1997.

¹¹El artículo de Puig i Cadafalch en *La Veu de Catalunya*, apareció con el título "Una tasca de civilització a realitzar per la Mancomunitat de Catalunya", 15 de diciembre de 1920 y en él se comentaba el alcance del *Pla General de vies de comunicació*, *aprobat per l'Assamblea de la Mancomunitat de Catalunya el 6 de Agost de 1920* (publicado como folleto en 1920 en Barcelona). Ver, sobre el tema, el artículo de J. A. más Yebra "El plano de enlace y los pueblos agregados" en *Fomento de los intereses de Sans*, 1918 y los editados por J. J. Ferrer Vidal "A la Mancomunitat: l'urbanització regional", en *Civitas*, época II, n.º 2, 1920, pp. 10-11.

Sobre la participación de Puig i Cadafalch en el debate de aquellos años ver Josep Maria Ainaud de Lasarte, "Puig i Cadafalch, historiador de l'arquitectura", *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, n. 113, 1976, pp. 42-45; Xavier Barral Altet, "Josep Puig i Cadafalch historiador de l'art medieval", en "*Josep Puig i Cadafalch: l'arquitectura entre la casa y la ciutat*", Barcelona, Fundació Caix de Pensiones i C. O. A. C., 1989, pp. 65-89; Joan Bassegoda Nonell, *Puig i Cadafalch*, Barcelona, 1985; Ramón Grau, Marina López, "La Teoría histórica de la arquitectura en Puig i Cadafalch", *Artilugio*, n. 12, 1984, pp. 1-4.

¹²E. Gallego "La Ciencia del urbanismo", en *La Construcción Moderna*, t. XIX, 1921, pp. 21-23.

¹³P. Vidal "La vie industrielle dans la region de Barcelone", en *Annales de Géographie*, XXXVIII, 1929.

¹⁴Sobre Almirall ver el trabajo publicado *Lo catalanisme*, Barcelona, 1886. Así como *Artículos políticos. Diari Català 1879-1881*, Barcelona, 1984 y *Societat y cultura*, Barcelona, 1985. Ver también Jordi Casassas Ymbert, *Intellectuals, professionals i polítics a la Catalunya contemporània (1850-1920)* Barcelona, 1989; Josep M. Figueres, *Valentí Almirall, forjador del catalanisme polític*, Barcelona, 1990.

Sobre Prat de la Riba ver *La Nacionalitat Catalana*, Barcelona, 1906. Sobre Torrás Bages ver *La tradició catalana 1892*, Barcelona, 1981.

J. Puig i Cadafalch "Barcelona dels anys a venir" en *La Veu de Catalunya*, 29 de diciembre de 1900; 7 de enero de 1901 y 22 de enero de 1901.

¹⁵L. Litvak, en su trabajo *Transformación industrial y literatura en España (1895-1905)*, Madrid 1980. Señala, (p. 24) cuál la influencia de Ruskin en España. Sobre los artículos de Corominas y Maragall, ver nota 9 y 10. Sobre la opinión de Maragall sobre Montoliu, nota 17. Ver E. Baradat, "Els filòsofs moderns. Respec-te d'en John Ruskin", *Catalunya Artística*, n. 107, 1892, pp. 433-434; Pompeu

Gener, "Ruskin: el pontífice de la Belleza", *Hispania*, n. 24, 1900; D. Luben, *El arte y el socialismo*, *La Revista Blanca*, 1899, pp. 126-128; Ramón D. Perés, "John Ruskin", *Catalonia*, n. 5, 1900; Mireia Freixa, "Ruskin y la arquitectura del 1900 en Cataluña", en *Actas del XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte*, Granada, Universidad de Granada, vol. III, 1976, pp. 401-402.

La introducción de Montoliu a Ruskin había aparecido, con el título "Fragment" en la revista *Juventut* de Barcelona, en mayo de 1901 y los trabajos de Montoliu en 1903 se publicarían en el libro *Institución de cultura social*. Igualmente en la *Revista de Catalunya* de 1903 se publicaron algunas conferencias de Ruskin sobre arte y trabajo. Ver además, "John Rukin. Fragments traduïts de l'inglés amb un assaig introductor per...", *L'Avenç*, 1901 y *Natura. Aplech d'estudis i descripcions de sus bellesas, triat d'entre las obras de John Ruskin*, Barcelona, *Juventut*, 1903.

El libro de Adolfo Posada *Ideas e ideales* se publicó en 1904. Las referencias a Ruskin aparecen en p. 20, n. 21.

Sobre las traducciones de W. Morris en España, Litvak (op. cit., p. 26, n. 24) da importante bibliografía. Señala, básicamente, cómo Unamuno, había defendido en el periódico socialista *La Lucha de Clases* el texto de Morris. Sobre el joven Unamuno, ver siempre el trabajo de Rafael Pérez de la Dehesa *Política y Sociedad en el Primer Unamuno*, Madrid 1966. Sobre los primeros artículos de Unamuno ver el trabajo de Alfonso C. Sainz Valdivieso *Triunfo y tragedia del periodismo vasco*, 1900-1939.

¹⁶Sobre la despoblación de las comarcas rurales catalanas ver, entre otros, el trabajo de Ignacio Fages "La despoblación de las comarcas rurales catalanas" en la *Vanguardia* de 25 de junio de 1922, p. 12 así como *La organización familiar y la agricultura catalana*. *La Vanguardia* 4 mayo 1922. Años más tarde, en 1930, se insistiría en el tema al señalarse *La despoblación de los campos* en *Diario de Barcelona*, 19 abril 1930 p. 33-4.

¹⁷En la Diputación Provincial de Barcelona organizó, con fecha de junio de 1907, el *Museo Social*. En un principio aparecía en éste, una línea municipalista debida, en gran medida a los personajes tan distintos que intervenían en la realización de la misma: el miembro de la Lliga, el conservador J. Tallada; el democristiano Castell o el propio Montoliu. El *Museo Social* de Barcelona seguiría tomando como modelo al *Museo Social* de París y establecía referencias fundamentales con el creado

en Edimburgo por Patric Geddes. Una historia de los criterios existentes en su fundación aparecía en el *Boletín del Instituto de Reformas Sociales* n.º 63, septiembre 1909, p. 256-7 y, en el mismo *Boletín Museo Social de Barcelona* n.º 69, marzo 1910, p. 985. En dicho año se publicaba igualmente el *Reglamento del Museo Social de Barcelona*. Ver, igualmente, el *Boletín del Museo Social* de enero de 1910, p. 1-12 donde se da una historia del Museo de Barcelona. En enero de 1910 Josep Ruiz i Castella publicaba, en el *Boletín del Museo Social* un artículo sobre *Una visita al Museo Social de París* p. 13-19. Ver X. González; M. Muñoz y R. Pujolar "El Museo Social, 1910-1919", Ponencia per al Desenvolupament Econòmic i Social. Barcelona, sept.-1987.

¹⁸J. Martorell. Arquitecto asesor; años después, de la *Ciudad Cívica ciudad-jardín*, trataría el tema al comentar sobre "La construcción de la urbe agradable" (*Civitas*, 1916, n.º 8, p. 14). Ver Jeroni Martorell Terrats, "L'art d'urbanisar y la Barcelona de l'avenir", *La Veu de Catalunya*, 9 d'octubre de 1907, "Barcelona en l'Exposició de plànols y projectes d'urbanisació", *La Veu de Catalunya*, 2 de febrero 1910, "Planos de ciudades y proyectos de urbanización", *Anuario Asociación Arquitectos Cataluña*, 1911, pp. 117-131, "La urbanización moderna", *La Ilustración Catalana*, 1 de gener 1911, "La exposición de la habitación y construcción de ciudades en Leipzig", *Civitas*, n. 1, 1914, pp. 17-20, "Reforma interior de poblaciones", *Civitas*, n. 4, 1915, pp. 99-107.

¹⁹F. Roca Cebrià de Montoliu y la *Ciencia Cívica*. Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, n.º 80, 1971, pp. 41-46. Montoliu conoció a Geddes en Berlín, en 1909, con motivo de la Exposición sobre la que luego uno y otro informarían: Gedder en su "Cities in evolution", Londres, 1915, pp. 175-191 y Cebrià en su informe publicado en 1911 y, posteriormente, ambos coincidieron en Gante, en 1913.

²⁰E. Masjuan *Urbanismo y ecología en Cataluña. 1901-1937*. op. cit., p. 56.

²¹Sobre Adolfo Posada ver, fundamentalmente, sus *Fragmentos de mis memorias*, publicación por el *Cátedra Aledo*, Universidad de Oviedo. Oviedo 1983, pp. 309-320, donde comenta su labor desarrollada en ese sector por las sociedades junto a Álvarez Buylia. Sobre Posada, ver el clásico trabajo de J. C. Castillo, en *Revista de Estudios Políticos* n.º 113-114, 1960; sobre su figura intelectual, igualmente F. J. Laporta *Adolfo Posada: Política y sociología en la crisis del liberalismo español*, Madrid 1974, si bien no aparece una sola referencia sobre el tema.

²²Montoliu, en artículo publicado en 1915, comentaría los distintos proyectos de casas baratas realizados entre 1906 y 1909 en Badajoz, Cádiz, Barcelona, Madrid y Tortosa.

²³C. Topalov, *Naissance de l'urbanisme moderne et réforme de l'habitat populaire aux Etats Unis 1900-1940*. Centre de Sociologie Urbaine. Febrero 1998, ver pp. 29-34, capítulo dedicado a "De la City Beautiful a la City Practical". Igualmente, F. Dal Co "Dai parchi alla ragione. L'ideologia progressista e la riforma della città americana", en *La città americana*, Bari 1973, p. 245, comenta la Conferencia de Londres de 1910. ver nota 151. Igualmente, G. Piccinato *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914* Roma 1974, p. 170, n.º 98-100.

²⁴G. Piccinato *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Roma 1974, p. 456.

²⁵M. Manieri-Elia "Per una città imperiale". Daniel H. Burnham e il movimento City Beautiful" en *La città americana*, Bari 1973, p. 92.

²⁶Geddes había realizado, en 1909 y junto con Adshead, un viaje a Alemania del cual volvió entusiasmado por lo visto. Ver P. Geddes *Ciudades en evolución* Buenos Aires, 1960, p. 111 donde comenta "...Cuándo volvemos de Alemania. . es natural que nos preguntemos: ¿qué tenemos que hacer aquí?... ¿aprender de Alemania? ¿por supuesto que sí! ¿imitar Alemania? ¿por supuesto que no!.

²⁷G. Piccinato *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914* op. cit., p. 53, nota 68. Montoliu publicó distintos comentarios sobre la Exposición de Construcción Cívica de Berlín: en el *Boletín del Museo Social* n.º 2, marzo de 1910, pp. 66-68, apareció la primera nota que luego se complementaría en enero de 1910, pp. 19-31, al comentar su visita al Museo de Chalotemburgo y más tarde sobre *La acción social en Alemania*, en marzo de 1910, p. 41-49.

²⁸A. Gali *Historia de les institucions i del moviment cultural a Catalunya*. 1900-1936. Barcelona, 1978; H. Capel y M. Tàjer, M "Reforma social, servicios asistenciales e higienismo en la Barcelona de fines del siglo XIX (1876-1900)" *Ciudad y Territorio*, n.º 3, 1991, pp. 81-94. C. Montoliu "Instituciones de cultura social". Barcelona, 1903 así como "La ciudad-jardín" en *Revista de Obras Públicas* 1914, pp. 532-558 donde comenta el Congreso celebrado en Londres en 1907.

B. Oltra, *La ideología nacional catalana*. Barcelona 1981 p. 50, estudia la persona-

lidad de Prat de la Riba. Chicote (*La vivienda insalubre en Madrid*, Madrid 1914) comenta, p. 98, las realizaciones de Montoliu en Barcelona. Detalla la situación de las colonias-jardín en Inglaterra, Alemania (C. Gurlitt) y Dresde y da bibliografía. Sobre las exposiciones de Dresde ver los artículos publicados en el *Boletín del Museo Social de Barcelona* (abril 1911) y en la *Revista Nuestro Tiempo* (agosto y diciembre 1911).

²⁹C. Montoliu *Las modernas ciudades y sus problemas*. Barcelona 1913, p. 120. Sobre Cebrià Montoliu ver la monografía publicada por el Ayuntamiento de Barcelona *Cebrià Montoliu* (coordinada la edición por Francesc Roca, Barcelona 1993) donde aparecen trabajos de Carmen Massana, Jordi Castellanos así como varios del propio Roca. Recientemente, Eduard Masjuan ha editado —con el confuso título de *Urbanismo y ecología en Cataluña* (Barcelona 1992) un más que importante trabajo sobre Montoliu donde da importante bibliografía sobre las relaciones entre Montoliu y Geddes. Y un primer ejemplo de cómo desde ámbitos académicos extranjeros interesa la figura de Montoliu es la *Tesi di laurea* presentada en el *Dipartimento di Storia de la Architettura* de Venecia por la arquitecta Claudia Visser, en julio de 1994, donde analiza acertadamente el tema y la figura de Montoliu.

³⁰P. Uyttenhove "Les efforts internationaux pour une Belgique moderne", en 1914. *Reconstruction en Belgique après*. Lovaina, s. a. pp. 46-47. Estudia la formación de Geddes y comenta cual fue su evolución. Da, igualmente, bibliografía sobre su participación en el Congreso de Gante de 1903.

³¹E. Masjuan, op. cit p. 55. El artículo de Montoliu apareció en *Revista de Obras Públicas* de 1914, pp. 532-58 donde citaba, como antecedente del Congreso de Gante, el celebrado en Londres en 1907.

³²"Les construccions urbanes modernes. Conferencies del Sr. Stübben", en *La Veu de Catalunya*, 1-abril-1914. Igualmente, ver "Conferencias de J. J. Stübben" en *Civitas*, 1914, p. 63.

Al margen de las noticias publicadas por Montoliu sobre Gante, González del Castillo publicó, igualmente —en *La Ciudad Lineal*— un importante conjunto de artículos. Ver n.º 536, 26 de octubre de 1913, pp. 333-335; n.º 537, 30 de octubre de 1913, pp. 345-346 y n.º 538, 10 de noviembre de 1913, pp. 361-363. Sobre la participación de González del Castillo en dicho congreso ver *Ejemplo como arquitectura nueva de ciudades. Memoria presentada por la Compañía nueva de urbanización en el*

Primer Congreso Internacional de Arte de Construir Ciudades y Organización de la Vida Municipal, en Gante. Madrid 1913. Sobre la Exposición de Gante y los distintos pabellones en *La Construcción Moderna* (año XII, n° 19, 15 de octubre de 1913) se publicaron fotografías de la cúpula de entrada del Pabellón de la Exposición, del Pabellón de Italia, Inglaterra, Canadá y de la ciudad de París.

³⁶K. Kinckeldeyn, *Die Stadt Madrid in ihrer baulichen Entwicklung und gegenwertigen Erscheinung* ("Zentralblatt der Bauverwaltung"). Berlín 1884. Y *Wohn- und Mietshäuser in Madrid* ("Bericht an das Ministerium des öffentlichen Arbeiten in Berlin"), Madrid, 1884; sobre estudios económicos, ver el texto de Alfred Henricke *Die Entwicklung der Spanischen Währung*, publicado en los "Münchener Volkswirtschaftlichen Studien" publicados por Lujo Brentano y Walther Lotz (Stuttgart, 1907). La noticia sobre el viaje de Busquets a Berlín la da O. Jurgens, pp. 270. Sobre las conferencias de éste en Barcelona ver p. 272. El comentario sobre la obra de Cerdá aparece en p. 276.

³⁴C. Montoliu: "National Consumers League" en el *Boletín del Museo Social* n° 11, 1911. En 1912 publica una primera referencia a *La ciudad-jardín de Barcelona*, dentro del *Museo Social* de Barcelona. Son los momentos en que Montoliu empieza a estudiar la obra de Wuitman y que plantea la importancia de desarrollar "La cooperación en el movimiento de las ciudades-jardín", folleto publicado igualmente por el *Boletín de la Sociedad Cívica Ciudad-Jardín de Barcelona* en 1913. Sobre la sociedad se publica, igualmente, en *Arquitectura y Construcción* año XVII, 1913, pp. 82-86, un artículo sobre "Ciudad-jardín: consideraciones para su difusión" e inicia la publicación en *Civitas* de un largo conjunto de artículos difundiendo siempre las reflexiones sobre la ciudad-jardín: "La Ciudad-Jardín y La Ciudad Lineal", septiembre 1914, n° 2; "Noticias sobre el X Congreso Internacional de Habitación en La Haya", en *Arquitectura y Construcción*, n° 26, marzo de 1914, p. 73; "La ciudad clásica", en *Civitas*, 1 de marzo de 1914, pp. 12-16... o "La ciudad-jardín" en *Revista de Obras Públicas*, 1914, pp. 532-558.

³⁵C. Montoliu "Informe de la Sociedad Cívica. La ciudad-jardín sobre el proyecto de urbanización del distrito suburbano en Las Cortes de Sarriá" en *Civitas*, n° 2, julio 1914, pp. 44-45.

³⁶Estudiados en su día por Manuel Torres Capel, en su trabajo *El Planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Barcelona

1987 (en particular ver el capítulo III, pp. 75-104) en distintas ocasiones Roca ha analizado la obra escrita de Tallada, Rahola, Busquets, Reventos, Martorell... Ver, F. Roca "La ciutat tayloritzada i la seva crítica", pp. 203-17, en el trabajo colectivo *Vida obrera en la Barcelona de entregueras*, el artículo de Barcelona 1998.

³⁷Los comentarios a la ciudad-jardín de Pedralbes aparecieron en "Civitas", n° 15, agosto 1918, pp. 223-229 y la referencia más importante que conozco sobre esta ciudad-jardín es el folleto que publicó la Sociedad Anónima San Pedro Mártir, *La ciudad-jardín de Pedralbes*, sin año, Barcelona. Un año más tarde, Puig i Cadafalch publicaba el "Informe que la Sociedad Cívica la Ciudad-Jardín eleva al Excelentísimo Ayuntamiento de Barcelona"... relativo al proyecto consistorial de adquisición de terrenos para casas baratas. Ver *Civitas*, n° 7, octubre 1915, pp. 205-213 y n° 8, febrero de 1916, pp. 1-10.

³⁸*Civitas* 1918, n° 16, p. 23. La nota sobre Sitges aparece en *Civitas*, 1919, n° 18, p. 23.

³⁹*Civitas* II, n° 14, mayo 1918, pp. 209-210.

⁴⁰Las primeras noticias sobre "ciudad-jardín" en Barcelona, aparecen en *Arquitectura y Construcción*, 1913, p. 20; p. 82 y p. 158 donde se informa sobre las conferencias pronunciadas sobre el tema. En 1914 Montoliu publica en *Civitas* (n° 2, julio de 1914, pp. 44-54) su "Informe sobre el Proyecto de Urbanización del Distrito Suburbano de Sarriá". Ver, igualmente, la noticia que da el *Boletín del Instituto de Reformas Sociales* (n° 117, marzo de 1914, pp. 310-311) sobre la misma *Sociedad Cívica la Ciudad-Jardín*, nota reiterada posteriormente en múltiples publicaciones: por ejemplo, *La Construcción Moderna* 1915, p. 170 y 1916, p. 84.

En distintos números de *Civitas*, Montoliu informaría sobre la "Memoria presentado por la Sociedad a los proyectos tributarios que expusiera en las Cortes el Ministro de Hacienda Santiago Alba" (n° 13, diciembre de 1917, pp. 180-182). "La actividad de la sociedad de 1917", ver, asimismo, la memoria del ejercicio que se publica siempre en *Civitas* (n° 14, mayo 1918, pp. 193-197).

⁴¹"El problema de la división territorial" en *Diario de Barcelona*, 1 de noviembre de 1923; igualmente, ver la *Memoria* publicada en 1923 por la propia Mancomunidad sobre *Obras realizadas, 1914-1923 (I. organización administrativa general de Mancomunitat; II. cultura i institucio y III. agricultura)*. Sobre el desarrollo de la red viaria en Barcelona ver el artículo publicado por Vicent Martorell, "Desarrollo de la red viaria en los

últimos 25 años", en *Barcelona Atracción*, mayo 1933, pp. 150-157.

⁴²Stübben visitó Barcelona en 1914, pronunciando distintas conferencias: ver, al respecto, tanto *La Veu de Catalunya* del 1 de abril de 1914, como la propia nota que da Montoliu en *Civitas*, n° 2, 1914, p. 63. Ver igualmente el artículo que publicó J. J. Stübben "L'urbanització de les ciutats", *La Veu de Catalunya*, 4 d'abril 1914. Ver además lo señalado en nota 32.

⁴³El comentario de Abercrombie aparece en el trabajo de P. Uyttenhove "Les efforts internationaux pour une Belgique moderne", en *Reconstruction en Belgique apres 1914*. Lovaina, s. a p. 62.

M. Manieri-Elia: *La città americana* op. cit p. 130, n. 207. Ver R. Unwin, "El arte de la urbanización". *Civitas*, II, n° 12, julio-1917, pp. 142-143; n° 13, dic.-1917, pp. 163-171. y "El suburbio-Jardín de Hampstead", en *Civitas*, II, n° 14, mayo-1918, pp. 212-215.

Ver la recensión de Montoliu al trabajo "Los programas británicos de Reconstrucción". *Estudio*, n° 69, 1918, pp. 444-454. Ver, igualmente, "La construcción de casas baratas. Inglaterra va a construir un millón de casas baratas" donde se da noticia de los propósitos del gobierno inglés en los años 1919, 1920, 1921 y 1922 sobre la construcción de viviendas en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, 30-mayo-1920 pp. 11-12. También "Casas baratas. Gran Bretaña" en *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, año XVIII, n° 202, abril-1921, p. 598 y "La construcción de casas para obreros en Inglaterra", en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, año V, n° 119, 15 diciembre 1921, p. 6.

Ricardo Bastida publicó, sobre el Congreso, distintos trabajos entre los que conviene destacar el firmado junto a Ramón Belausteguigoitia *Memoria sobre el Congreso de la Habitación y de los ensanches de Londres y sus consecuencias*, Bilbao, 1921 y los distintos artículos sobre el tema que aparecieron en *La Construcción Moderna* de 15 de septiembre de 1921, pp. 181-2; 30 de septiembre pp. 189-190; 15 octubre, pp. 196-198; 30 octubre, pp. 206-208 y 30 de noviembre, pp. 238-240 donde planteó el debate sobre si eran los particulares quienes debían recibir financiación para la construcción de casas baratas o debía ser competencia del Estado o de los Ayuntamientos. Se propone que el Estado tenga control riguroso de la extensión y aglomeración de las poblaciones urbanas.

Sobre la influencia inglesa, en *La Construcción Moderna* de 1920 (p. 10) se

había publicado un comentario sobre la falta de vivienda existente en Inglaterra, destacando cómo el antecedente del Congreso Interaliado había sido la citada Conferencia de Lloyd Georges. El Congreso de celebró del 3 al 11 de junio de 1920. Ver, igualmente, E. Gallego "La crisis de la habitación". Conclusiones y enseñanzas del Congreso Interaliado de Londres" en *La Construcción Moderna* n° 5, 15 de marzo de 1921, pp. 41-44 donde señalaba como los temas tratados habían sido 1) medidas legislativo-financieras; 2) problemas edificación; 3) programa mínimo en las condiciones habitación; 4) desarrollo planos urbanos y lugares población. Quizá fuese importante (dado el papel que Gallego jugaría a los pocos meses en el Gobierno) destacar la importancia que dio al hecho que la discusión sobre si la construcción de viviendas económicas era competencia de los municipios o del privado había sido rechazada.

Ver, igualmente, N. M. Rubió i Tudurí "El Congreso d'Edificació i Urbanisme. Londres, junio 1920" en *Civitas*, n° 2, Barcelona, 1920. Además, "Congreso de la edificación y urbanización en Londres" en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, año IV, n° 84, 30 de junio 1920, p. 10 y "Congreso Interaliado de la habitación" en *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, año XVII, n° 192, junio 1920, p. 766-769. *Construcción de casas baratas en Inglaterra. El gobierno prestará dinero a las autoridades locales en forma de préstamo reembolsable con la renta de las casas que se construyan*. El cronista se pregunta si en España se hará algo similar. Ver *Diario de Barcelona*, 28 de julio 1920, p. 5170 y "La tierra municipal, base de la expansión de las poblaciones", en *La Tarde*, 24 de abril 1920, p. 3.

La bibliografía sobre el problema de la vivienda en la España de aquellos años es más que abundante. Algunas referencias —tomando la experiencia extranjera como ejemplo— podrían ser "El problema de la vivienda: la demanda de la habitación es acuciante, soluciones al mismo en diferentes países: Inglaterra (Londres), Suiza, Holanda, U. S. A. Opiniones sobre la acción del Estado" en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, n° 101, 15 de marzo III de 1921, p. 5. Sobre los problemas municipales en Londres, ver la Conferencia pronunciada por Elorrieta en el Ayuntamiento "La municipalización de los servicios en el condado de Londres" en *El Sol* de 14 de marzo 1919. Sobre la función del ayuntamiento en la financiación de la vivienda ver los trabajos publicados por G. D. H. Cole "Un gremio de construcción en la Gran Bretaña" en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*,

fectos, año IV, n° 89, 15 de septiembre 1920, pp. 6-9.

⁴⁴A. Azpiri "Una reflexión histórica sobre Bilbao en el entorno del año 1900" en *Ciudad y Territorio* n° 111, primavera 1977, pp. 127-142. Sobre la actividad de la Sociedad Inmobiliaria popular en Irala-Barri, ver *La Construcción Moderna*, 1915, p. 83 y p 97-103 donde se incluía un plano del barrio así como ilustraciones sobre el conjunto. También en *La Ciudad Lineal*, n° 604, 10 de septiembre de 1915, p 200 daba amplia información sobre la citada construcción. *La Construcción Moderna* de 1918 trató, de forma especialmente importante, la problemática de Bilbao en aquellos momentos: sobre las casas baratas y la subida de los alquileres de Bilbao ver, en dicha revista y año, p 22; sobre la actuación del Ayuntamiento, p 29; sobre la construcción de casas baratas en la ciudad, p 44; sobre la política del Ayuntamiento en la construcción de casas baratas, p 99. Igualmente interesa consultar el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, n° 41, 15 de septiembre de 1918, p 15.

Sobre Adolfo Posada y *La Ciudad Moderna* ver su Discurso de Ingreso leído en la Academia de Ciencias Morales y Políticas el 13 de junio de 1915. Madrid 1915.

⁴⁵Sobre el las viviendas de Irala-berri ver *La Construcción Moderna* de 1915, p. 83 y *La Ciudad Lineal* n° 604, de 10 de septiembre 1915, p. 200. Entiendo que convendría relacionar el tema con el "Proyecto de Ley sobre creación... de zonas urbanas en las grandes poblaciones" publicado en el *Boletín del Instituto de Reformas Sociales* n° 134, agosto 1915, pp. 163-72.

Sobre la construcción del barrio de Torre-uriza, construido por Bastida, ver *La Construcción Moderna*, n° 6, 30 de marzo de 1919; igualmente *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, 30 de marzo de 1919, n° 54 así como el mismo *Boletín* de 30 de abril de 1919, p 56.

⁴⁶El proyecto para perforar el Monte Archeda aparece en *El Liberal* de 4 y 10 de julio de 1920; sobre el proyecto para cubrir la Ría entre los puentes de San Antón y San Francisco, construyendo un mercado sobre dicha plataforma (*El Pueblo Vasco* 9 noviembre 1920, p. 2), se plantea desde la Diputación y se define desde los intereses concretos de los partidos políticos. Sobre la política urbana de la Diputación ver *La Tarde* de 1 diciembre 1920 y *La Gaceta del Norte* de la misma fecha.

En 1920 se criticaba la situación de abandono de Bilbao: ver *La Gaceta del Norte*,

de 27 de febrero de 1920, p. 1. Desde 1920 Bandres, Concejal en el Ayuntamiento, propone un importante número de reformas (*La Tarde*, 24 noviembre 1920, p. 2) que entiende sería necesario estudiar en detalle (del mismo modo que también convendría estudiar la polémica que levantaron) aparecen ya noticias sobre el tema. Zuazo presento su proyecto de reforma interior de Bilbao en mayo de dicho año: ver *La Tarde* 3 de mayo 1922, p. 2; sobre el tema, ver *El Pueblo Vasco* 14 de julio 1922 y 19 julio 1922; el proyecto de Zuazo levantó fuertes críticas al señalarse como "...nada se solucionaría derribando casas modestas para levantar edificaciones caras" como se señala en *La Gaceta del Norte* de 11, 15, 16, 21, 23, 24 y 25 de junio de 1922. Una breve referencia sobre la historia de la Reforma apareció en *La Gaceta del Norte* de 20 de junio de 1922 p. 1. El Ayuntamiento, en sesión de 20 de julio, se mostró contrario al citado proyecto de reforma (ver *La Gaceta del Norte* 22 julio 1922).

Las noticias aparecidas en la prensa sobre los puentes son numerosas: una de las primeras apareció en *El Liberal*, 9 nov. 1920.

⁴⁷La noticia sobre la ciudad-jardín de Archanda figura en *La Tarde* de 3 de enero de 1923. Sobre el Ensanche de Bilbao y sus comunicaciones ver *La Tarde* de 21 enero de 1921, p. 13 y del mismo periódico de 21 abril 1923; también, *El Liberal* de 21 julio 1921. Sobre la construcción del ferrocarril de Portugalete al depósito franco, ver *El Liberal* de 22 julio 1921. Sobre las carreteras de Vizcaya, *El Liberal* de 12 agosto 1921. Bastida pronunció una conferencia sobre el tema, reseñada tanto en *La Tarde* de 19 noviembre de 1923 y *La Gaceta del Norte* de 18 de noviembre, figurando igualmente noticia en *Arquitectura* de diciembre de 1923.

La referencia al *Gran Bilbao* aparece en *El Liberal* de 26 octubre 1924.

El proyecto de Bastida para Basurto aparece en *La Gaceta del Norte* de 18 diciembre 1923. Bastida publica, en *Arquitectura* n° 64, agosto 1924, p. 221-22 estudio sobre tema de la vivienda en Vizcaya donde da importantes estadísticas.

⁵⁰Sobre la política urbanística de la Mancomunidad, ver nota 9 y 11.

El trabajo de Juan Carlos Mainer corresponde a *Regionalismo, burguesía y cultura. Los casos de Revista Aragón (1900-1905) y Hermes (1917-1922)*. Valencia 1974. ver, en concreto, pp. 181. La nota sobre Ramón de Belaustegoitia aparece en p. 185. Ver, igualmente, el

saludo que la revista dirige a Cambó con motivo de su visita. Otra visión bien distinta de lo que llamaría (aceptando la calificación de Sánchez Mazas) *la traída de catalanes a Bilbao* la da A. C. Saiz Valdivielso en *Triunfo y tragedia del periodismo vasco (1900-19130)* Madrid 1977 pp. 132 y sig. al comentar dicho viaje y su reflejo en la prensa diaria bilbaína.

La lectura de *Hermes* puede explicar cuál fue realmente la influencia inglesa en la cultura bilbaína de aquellos años: los artículos publicados por José María Elizondo (*Catalanes y vascos en la vida intelectual de Inglaterra*), los de Basterra o el propio Belaustegoitia en dos trabajos que publica con el título *La hegemonía inglesa y nosotros* donde, tras ensalzar la mezcla existente en aquella sociedad entre aldeanía e industrialización, reclama para Vasconia los valores urbanos existentes en el *Noucentisme* señalando la necesidad que *el país entero se identifique con Bilbao*. Si Ors había propuesto la *Catalunya-ciutat*, ahora lo que aparecía era la referencia a la *Vizcaya-ciudad*.

La identificación de los hombres de Bilbao con Bilbao mismo y, a su vez, la voluntad por llevar al territorio la identidad de la ciudad Bilbao para dar pie entonces al desarrollo de una arquitectura basada en el falso regionalismo, consecuencia quizá de aquella idea expresada por Zuloaga cuando señalaba su incomodidad que le producía no reconocer la nacionalidad de los pintores en una exposición.

⁵¹*Congreso Internacional de Trazado de Poblaciones. Amsterdam, 1924*. Memoria redactada por Federico López Valencia. Madrid, 1925. En ella se da noticia (p. 5) de cómo los representantes españoles fueron uno del IRS (López Valencia) otro del Ayuntamiento de Barcelona (José Cabestany) y un tercero (Amós Salvador y Carreras) por el Ayuntamiento de Madrid. El representante español en la *Federación Internacional de Ciudades-jardín y trazado de poblaciones* era Salvador Crespo, estudioso español de las problemática de casas baratas y autor de una larga serie de trabajos, siendo él (y el dato lo da J. Subirana, en *La crisis de la vivienda*) quien en septiembre de 1920 redactó el proyecto del IRS de Casas Baratas, convertido luego en texto de Ley.

Las declaraciones de Aunós se publicaron en el *Diario de Barcelona* de octubre de 1924, repitiendo las mismas a los pocos días con motivo de una visita política realizada a la ciudad (*Diario de Barcelona*, 30 diciembre 1924, p. 7-8). Sobre Eduardo Aunós, ver su Discurso de Recepción en la Academia de Ciencias

Morales y Políticas, *La política social de la Dictadura* celebrada el 23 de mayo de 1944 donde, pp. 35, define las responsabilidades que como Subsecretario le encomendó el General: y por Orden de 1 de junio de 1924 se "refundía" el IRS en el citado ministerio de Trabajo, desapareciendo así uno de los más importantes centros de estudios sociales de la España contemporánea (p. 38): por los servicios prestados, poco después sería nombrado Ministro de Trabajo.

Los artículos de Unwin se publicaron en *Civitas* n° 12 (julio 1917, pp. 142, 143), 13 (diciembre 1917, pp. 163-171), 14 (mayo 1918, pp. 212-215) así como en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* ver n° 99, 15 febrero 1921, p. 8. Sobre Goteburgo, ver la *Memori* publicada por el IRS, Madrid 1923. Ver, igualmente, *Blanco y Negro* n° 2243, de 1934. Sobre la importancia que tiene la topografía en la obra teórica de Unwin, recordar el texto de Manuel Solà-Morales en su introducción a *La Práctica del Urbanismo* Barcelona 1984, cuando comenta como ...*el suelo, que antes sólo era propiedad y tipografía, pasa con su trabajo a ser tema de arquitectura, concibiendo su libro como catálogo distributivo de planimetrías, donde el arte de emplazamiento y distribución del sitio son tratados con sistemática atención, comparables a como lo eran las plantas de los edificios en el XIX*.

⁵²V. Martorell "Desarrollo de la red viaria en los últimos veinticinco años", en *Barcelona Atracción*, mayo 1933, pp. 150-157. Sobre el ferrocarril de Puigcerdá, ver *La Vanguardia* 4, 17 octubre 1922 p. 10. Sobre la construcción del ferrocarril subterráneo, ver *Diario de Barcelona*, 14 febrero; 31 marzo; 20, 21, 23 y 24 junio; 17, 19, 22, 23 y 24 julio así como 2 y 4 agosto 1926.

⁵³El dato aparece en el folleto publicado por Soria (que no he consultado) *Historia del proyecto del Tranvía de Estaciones y Mercados*, Madrid 1874 así como *Consideraciones acerca de la situación de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid*. Madrid, 1887. En cualquier caso, ver también el artículo de Soria "¿Por qué somos pobres los españoles?" publicado en *La Ciudad Lineal*, n° 634 de 10 julio 1916, p. 541-43. Soria había propuesto, en 1871, un ferrocarril de circunvalación primero desestinado y luego aprobado en 1876, construyendo, para su *Tranvía de Estaciones y mercados*, ramales en la Plaza de la Cebada y Mostenses que durante años quedaron sin uso al no conseguir vencer las dificultades puestas por las Compañías de ferrocarriles del Norte y del Mediodía. Sobre

el abastecimiento y el ferrocarril, ver A. Gómez de Mendoza "Ferrocarril, abastecimientos y mercado nacional: Madrid 1875-1931", en *La sociedad madrileña durante la Restauración*, Madrid 1989, vol. I pp. 351-376.

La propuesta de 1892 se plantea en un folleto titulado *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, Madrid 1892. Ver, igualmente, *Compañía Madrileña de Urbanización: Origen y desarrollo de sus redes de transporte, 1892-1947* Madrid 1947. Sobre la política de compra de suelo de la CMU, ver Dolores Brandis y Rafael más "La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña Urbanizadora (1894-1931)" en *Ciudad y Territorio* n° 3, julio 1981.

Ver "El tranvía de Madrid a Leganés" en *Revista de Obras Públicas* 1903, pp. 123 y 203. La primera propuesta para la carretera de circunvalación aparece en *Revistas de Obras Públicas* 1903, p. 450-452, reiterándose la noticia en la misma revista, 1904, p. 446. Sobre el posterior ferrocarril de circunvalación de Madrid ver *Revista de Obras Públicas*, 1903, p. 452.

⁵⁴Ver Núñez Granés *Vías públicas del caso interior; del ensanche y extrarradio - Memoria relativa a los trabajos efectuados en dichas vías en los años de 1906, 1907 y 1908 con indicación de lo que se necesita hacer para mejorar su pavimentación*. Madrid 1909. La ponencia de Núñez Granés se presentó en el I Congreso de la Asociación española para el Progreso de la ciencia, celebrado en Zaragoza en octubre de 1908, y se publicó en *La Construcción Moderna* 1908, p. 410 y 443.

Conviene sin embargo no "despachar" demasiado rápidamente el proyecto de Granés, al creer que se trata de la propuesta de un ingeniero: para conocer la cultura y el conocimiento de éstos en los años primeros del siglo, vale la pena repasar la *Revista de Obras Públicas* y valorar la ingente información dada. Además, es importante consultar textos como el de Guido Zucconi *La Citta' Contesa. dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*, Milán 1989 para comprender, fuera de discusiones corporativas, cuál fue el valor y la importancia de los ingenieros municipales en aquellos años.

⁵⁵Sobre el Plan de Enlaces ver los artículos publicados por más Yebra "El Plano de Enlaces" en *Revista de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana* n° 120, diciembre 1917; Vega March, "El Plan de

Enlaces", *Revista de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana* n° 118, octubre 1917 y F. Carreras Candi "El Plano de enlaces y general de Urbanización" *Revista de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana* n° 119, noviembre 117. más Yebra fue autor de numerosos artículos (publicados muchos de ellos en el *Diario de Barcelona*, entre 1918 y 1921) en los que estudió problemas derivados de la renta urbana.

Sobre "La ciudad-jardín madrileña 'Nuevo Madrid'" ver en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, n° 60, 30 junio 1919, p. 9. En el mismo artículo se daba noticia de otro proyecto presentado por "El Sr. Jordán" sobre el cual se pospuso la discusión. La ciudad-jardín en Pozuelo sería, como luego veremos, retomada por Muguruza. Sobre el mismo *Nuevo Madrid*, el mismo Jesús Palacios pronunció una conferencia (dentro de un ciclo sobre la ciudad-jardín, en el que también participaron González del Castillo, Juan Padrós y Ruiz Ibarra, entre otros) reseñada en *La Construcción Moderna* de 1920, p. 18.

⁵⁶T. Anasagasti comentó sobre la formación de Jaime Vera en *La Construcción Moderna* de 15 septiembre de 1918, p. 193. El artículo "El Derecho a la vivienda" publicado en *El Socialista* lo fue por el arquitecto madrileño, luego muerto en el exilio mexicano, Francisco Azorín: ver, en dicha revista, 18 febrero 1919 así como su artículo "La socialización de las viviendas" en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 84, 30 junio 1920, p. 3-4.

El punto culminante de aquel debate fue la intervención de Besteiro en la Casa del Pueblo: en 1916 había ya publicado dos artículos en *El Socialista* (15 y 17 junio 1916) sobre el Extrarradio de Madrid; en 1919 pronunció una conferencia en la Casa del Pueblo (reseñada en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 49, 15 enero 1919 y n° 60, 30 junio 1919) y posteriormente publicada como folleto. Ver, igualmente, el artículo sobre "Las casas baratas" publicado en *El Socialista* de 9 junio 1921 por Besteiro.

Los estudios de época sobre higienismo son más que numerosos, a pesar de lo cual la referencia a los estudios de Hauser y, sobre todo Chicote, sigue siendo fundamental. Consultar, además, la labor realizada por Mariano Belmás como Presidente de la Asociación Higienista (y arquitecto en los primeros tiempos de la Ciudad Lineal de Arturo Soria).

⁵⁷En la España de aquellos años, y sin duda debido a la presencia Adolfo Posada en el IRS, hubo una más que exhausti-

va información de sobre derecho comparado: Redal publicó un importante número de artículos, López Valencia daba cuenta puntualmente de cuanto acontecía en cuestiones de casas baratas, Paz Maroto demostraría, poco más tarde un perfecto conocimiento de las políticas urbanísticas existentes fuera de España... La figura de Gascón y Marín es bien distinta por cuanto que, lejos de ser un simple estudioso del derecho, fue un político que llevó su Saber primero a la Dictadura de Primo y más tarde que avaló y teorizó sobre la ciudad orgánica de Bidaigor. Presente en el I Congreso de la Unión de Municipios, perfecto conocedor de la realidad inglesa y alemana de aquellos años, su papel más destacado antes de guerra es como representante español en el Congreso de Sevilla de 1928.

Entre otros trabajos, ver "El ahorro y las casas baratas" en *Anales del Instituto Nacional de Previsión* n° 19, enero-mayo 1914, pp. 74-76; sobre el trabajo de Posada, *Derecho municipal comparado*, (Madrid 1916) Montoliu publicó en *Estudios* una importante recensión (suplemento al n° 51) y otra al estudio sobre "La política municipal" en la misma revista, n° 80, 1919, pp. 323-8. *El régimen municipal de la ciudad moderna y bosquejo del régimen local en España* (reedición en el IEAL, 1986). Ver, en cualquier caso, sus *Fragmentos de mis memorias* publicados en la Universidad de Oviedo, 1983: son especialmente atractivas las páginas donde relata su relación con Canalejas (su amistad con Adolfo Álvarez Builla, ignorado hoy) y cómo recibe el encargo de entrar en el IRS. ver pp. 289-344. En el mismo libro existe una completa bibliografía de los trabajos publicados por Posada.

^{58a}La Sociedad Cívica y los espacios verdes" en *Civitas* n° 18, 1919, pp. 319-20. En dicho año Rubió i Tudurí publicaba un importante trabajo en Madrid sobre el tema "Temas de la ciudad: los jardines y los niños" (*El Sol* 14 abril 1919, p. 1) avanzando cuál era su posición sobre el tema.

H. González Castillo "Los jardines urbanos de Madrid" en *La Ciudad Lineal* n° 733, 10 octubre 1922, pp. 131-32. El 5 de agosto de 1919 Amós salvador había publicado en *El Sol* una interesante noticia comentando un folleto de Forestier sobre los espacios libres existentes en Madrid.

L. Lacasa comentaría, en *Arquitectura* (n° 47, marzo pp. 72-75) de 1923, su viaje a Dresde. Sobre la experiencia en aquella ciudad, en *El Constructor* n° 26, diciembre 1926, pp. 904-7. Sobre su actividad con Wolf, ver los *Escritos* de Luis Lacasa, Madrid 1974.

Sobre Wolf (primero Stadtbaurat en Berlín-Schöneberg, de 1910 a 1914; luego, de 1914 a 1922 en Hannover), Gerente Municipal de Urbanismo de Dresde desde 1922 hasta el fin de la Guerra. En 1919 había publicado su *Städtebau, das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft*. En 1926 publica, en Berlín, *Wohnung und Siedlung* y en 1927 la Memoria de su actividad en Dresde en un texto titulado *Neue Stadtbaukunst. Stadtbaurat Paul Wolf, Dresdener Arbeiten*. Sobre su actividad en la ciudad, ver el trabajo publicado en su día por W. Hegemann "Paul Wolf und Heinrich Tessenow" en *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, n° 11, 1927 así como de H. Laudel "Paul Wolf, Dresdener Stadtbaurat ab 1922 und seine Planungen zu einen Volkspark für Dresden-Pieschen" en *Dresdener Hefte* n° 25, (1/91), pp. 26-34.

⁵⁹Rodríguez Torres y Carranza, *Lo que puede y debe ser Madrid. Anteproyecto de urbanización de la zona Sur y unión de las barriadas y pueblos entre sí, y de todos con los de la capital. Madrid 20 de enero de 1922* y Sainz de los Terreros publicó sobre la "Organización del Extrarradio" en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 145, 15 de enero de 1923 pp. 4-6.

La crítica de Amós Salvador al Plan de Núñez Granés apareció en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* 1923, fotocopia 3675.

López Salaberry, Aranda, Lorite y García Cascales publicaron su Plan en la revista de *Arquitectura* de 1924 (n° 58, p. 44-69). Sobre el mismo, ver el trabajo que publicó en su día en "Las promesas de un rostro", en *Madrid, Política de Suelo y Gestión Municipal*, 1920-1940, donde aparece abundante bibliografía.

⁶⁰El estudioso podría entender como contradictorio el hecho que la propuesta de Núñez Granés para el Extrarradio, aprobada en 1909, fuese sistemáticamente replanteada en numerosos proyectos posteriores: no se entiende por qué el proyecto aprobado era cuestionado por otros posteriores. El relato en mi opinión más claro sobre las vicisitudes del mismo lo da Joaquín Ruiz Jiménez, quien fuera tres veces alcalde de Madrid, en carta abierta dirigida a Primo de Rivera y donde explica las tensiones y trabas administrativas existentes. Ver *El Sol* de 13, 14 y 15 de junio 1928. Igualmente, ver la opinión vertida sobre el proyecto por Eduardo Gallego en *La Construcción Moderna* t. XXII, 1924, pp. 27-29 donde da noticia de cómo el Ayuntamiento aprobó dicho plan en 1911, como preparatorio.

En opinión de Amós Salvador, los proyectos de Núñez Granés eran sólo planos de calles y plazas, en *Boletín Sociedad Central de Arquitectos*, 1923. La opinión contraria de los arquitectos municipales al proyecto de Granés se publica en "El Sol" 27 agosto 1924, p. 4 con comentario de García Cortés.

Los únicos estudios sobre Núñez Granés que conozco son los elaborados por Carmen Gavira ("P. Núñez Granés: Ingeniería y Urbanismo en España"), publicado en *Ciudad y Territorio* 1985, n° 4, pp. 3-9 y Ramón López Lucio "Núñez Granés y la Urbanización del Extrarradio en el primer tercio del siglo XX" en *Gestión Urbanística Europea 1920-40* Madrid 1986, pp. 73-87. Sobre Núñez Granés interesa consultar la entrevista realizada en "ABC" de 26 junio 1929, p. 3, con el título "Del viejo al nuevo Madrid".

⁶¹R. Más *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*. Madrid, 1982, pp. 122 da bibliografía. Gracia Cortés da el dato que, de 1517 hectáreas del Ensanche, 1200 pertenecían a particulares. *El Hogar propio* n° 16, febrero 1930, pp. 4-5.

J. E. Cordero y F. Arribas "La inversión de suelo en Madrid a través del Registro Mercantil (1870-1901)", en *La Sociedad Madrileña durante la Restauración* Madrid 1989, vol. I, pp. 401-418. Sobre la propiedad en el Sur, ver P. Ramos Riesco *Orígenes de la propiedad urbana en el sur de Madrid*, Memoria de Licenciatura leída en la Universidad Autónoma de Madrid. Geografía e Historia. 1986.

Debe destacarse, sin embargo, un hecho importante en el Madrid de inicios de los veinte: la existencia de grandes latifundios urbanos, como señala el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 95, 15 diciembre 1920, p. 3-5, *La Construcción Moderna* 1920, pp. 168 donde se destaca como 6 o 7 familias en Madrid poseían la casi totalidad del suelo del ensanche, siendo su política la de retener y señalando cómo en el ensanche existían solares dedicados al cultivo, señalándose como *Llegará un momento en que el casco interior y el Extrarradio se encuentren divididos por los solares del Ensanche*. Tras hacer referencia al número de solares existentes en el Ensanche (por distrito) señala cómo el número de los mismos supera los 3.000. Ver también *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 101, 15 mayo 1921, p. 9.

⁶²E. Gallego "Resolución del Ministerio a la solicitud de Núñez Granés" en *La Construcción Moderna*, 1924, pp. 181; Sobre el Congreso de 1923, celebrado en

Goteburgo, ver los comentarios aparecidos en *La Construcción Moderna* de 1924, pp. 58-59 (donde se da relación de participantes y proyectos expuestos en el Congreso); 88-89 (sobre expropiaciones y ensanches de Madrid y de Barcelona); y 100-105 (donde se destaca cual fue la aportación española realizada por López Valencia) en una Exposición en la que se mostraba la realidad de las ciudades-jardín, parques urbanizados y cementerios.

H. González del Castillo "Comparación entre las ciudades-jardín y ciudades lineales", en *La Ciudad Lineal*, n° 739, 10 de abril de 1923, p. 96-97. En 1921 se había dado a conocer una interesante noticia sobre la Ciudad Lineal: ver "La Ciudad Lineal juzgada en el extranjero: nueva arquitectura de ciudades". *La Ciudad Lineal*, n° 720, 10 de septiembre de 1921, p. 702-703.

Sobre la pérdida de identidad de la Ciudad-Capital ver, por ejemplo, *El Mercantil Valenciano* del 18 de febrero de 1923, p. 1, aparece un interesante artículo sobre "La invasión de las ciudades por la población rural".

El proyecto de una ciudad-satélite en las inmediaciones de Madrid se plantea en 1924 cuando se pretende construir en las inmediaciones de Abanto, en El Escorial, un parque urbanizado por la recién constituida Sociedad Anónima de Abanto. En *La Construcción Moderna* de 1923, pp. 191-192 reseñaba los miembros que componía la misma, el capital de que disponía y los proyectos presentados. En *Arquitectura* 1924, pp. 112-113 se daba, además, información sobre la zona urbanizable de la línea de tranvía proyectada, del emplazamiento del gran hotel, casino y estación del funicular.

⁶³C. Cort pronunció en mayo de 1923 en la Casa del Pueblo, una conferencia sobre "La ciudad y la vivienda" de la que aparecieron numerosas referencias: ver, por ejemplo, *El Sol*, 4 mayo 1923; *El Socialista* 8 mayo 1923, p. 2 o *Boletín Sociedad Central de Arquitectos* n° 154, 30 mayo 1923.

⁶⁴La primera noticia sobre la construcción de una ciudad-jardín ligada al ferrocarril en Valencia aparece publicada en el *Mercantil Valenciano* de 14 de marzo de 1923, p. 1. más tarde sería Hilarión González del Castillo quien plantease tanto la construcción de una Ciudad Lineal, aprovechando la autopista Madrid-Valencia (a través de Cuenca), como al proponer que la línea de ferrocarril de Valencia, en su salida de Madrid, organizase ciudades ferroviarias.

Amós Salvador y Manuel Germán Ruiz Senén fueron nombrados por la Sociedad Central de Arquitectos de Madrid (como

autores de un proyecto de ciudad-jardín que se expondría en Goteburgo) representantes en aquella reunión. Ver el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 162, 15 de octubre de 1923.

En Sevilla, en torno a 1923, se realizaron numerosos proyectos de casas baratas: ver, en concreto, el grupo construido en la Huerta del Barrero, por el Ayuntamiento, así como el jardín-escuela construido en Capuchinos. Sobre los mismos ver *El Liberal* del 28 de octubre de 1923. Sobre las viviendas para los "Amigos previsores" en el Cerro de las Águilas, ver el mismo periódico de 6 de diciembre de 1923. Sobre la imagen del primer grupo de colonias para los periodistas, *El Liberal* del 9 de diciembre de 1923 publicaba una interesante fotografía. Paralelamente a los proyectos de ciudades-jardín, González del Castillo proponía, en 1924, un proyecto de Ciudad Lineal en Barcelona. Ver al respecto *La Ciudad Lineal*, n° 758, 10 de noviembre de 1924, pp. 346-347.

⁶⁵Hilarión González del Castillo, realiza en torno a 1923, una importante actividad propugnando sustituir el modelo de Ciudad Lineal por la idea de Ciudad-Jardín: para ello, integra conceptos tales como higienismo o, incluso, la idea alemana de Arte de construir ciudades *Stadtbauskunst*— asumiendo algunas de las propuestas esbozadas por Camilo Sitte. Ver, en concreto, la nota publicada sobre "El Primer Congreso Internacional del Arte de Construir Ciudades" en *La Ciudad Lineal*, n° 529, 10 de agosto de 1923, pp. 237-38 o el artículo "Arquitectura de ciudades: la ciudad moderna y la ciudad futura" en *La Ciudad Lineal*, n° 745, 10 de octubre de 1923, pp. 251-252.

En el Madrid de aquellos años, la reflexión sobre la vivienda barata desde los supuestos sociales (ver, siempre, el trabajo de Paloma Barreiro) fue importante: hubo numerosos proyectos y convendría destacar tanto la labor desarrollada por Federico Tárrega al construir la ciudad-jardín Conde de Vellallano (documentada en *El Constructor* 1924, pp. 108-112 y *El Sol* de 8 de octubre de 1924, p. 8) como la desarrollada por Sainz Iturralde con su propuesta de ciudad-jardín en La Fuente del Berro o (*La Construcción Moderna*, 1924, pp. 163 y 222-223) asumiendo las características de la arquitectura popular que Amós Salvador y de Torres Balbás que habían defendido. Gabriel Priones publica *La orientación actual para la construcción de casas baratas y económicas* diferenciando el concepto de ciudad-jardín del de barriadas obreras (Madrid, 1924) criticando la falta de higiene en la habitación.

⁶⁶*El Constructor*, año III, n° 15, enero de 1925, dedicaba un número extraordinario al problema de la vivienda en el que J. Garcés —y desde los intereses de la Patronal— señalaba la necesidad de descongestionar las grandes ciudades proponiendo para ello la construcción de ciudades-jardines y ciudades-satélites.

⁶⁷Siempre hubo, en *La Ciudad Lineal*, una reivindicación de un modo distinto de vida. Sobre el tema, ver el ya citado texto de Masjuan. Igualmente, Rodolfo Escola: "Las ciudades se transforman porque el hombre vuelve a la naturaleza", en *La Ciudad Lineal*, n° 778, 10 de julio de 1926, pp. 303-304. González del Castillo proponía, desde esta idea, la organización de las ciudades-jardines-satélites esbozando su idea de aplicar el modelo americano de ciudad-satélite en suelo alquilado frente a la propuesta inglesa de la cooperativa del suelo. Aquellos artículos se publicarían en *El Socialista* de 18 de febrero de 1925 y 4 de marzo del mismo año.

⁶⁸Gustavo Fernández Balbuena pronunció, en abril de 1925, una conferencia sobre "Ordenación de ciudades" donde presentaba, con gráficos, la posible división y reorganización de Madrid con vistas a su extensión, para lo cual proponía un sistema de parques a corta distancia del Centro. Ver *ABC*, 7 y 9 de abril de 1925, pp. 13-14 y *El Liberal* de 8 octubre 1925, reproducido en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 211, 15 de octubre de 1925. Balbuena había ya expuesto en el Congreso Municipalista de 1925 su idea sobre la ordenación de las márgenes del Manzanares.

Las obras sobre el Arroyo del Abroñigal se iniciaron en 1915, al definirse el colector que debe unir Cañilla al Manzanares. (*La Construcción Moderna* de 19 de febrero de 1916). En 1920 se define ya el tema del Abroñigal (al igual que Puente de Segovia, Castellana o Manzanares) *La Construcción Moderna* 1920, p. 98 a partir de proyecto de Fungairiño desarrollándose el proyecto hasta 1925... Durante años el proyecto sobre el Abroñigal no tuvo la misma fortuna que el frente del Manzanares, razón por la cual *El Socialista* de 26 febrero 1928(p. 3) denunciaba las infimas condiciones higiénicas de la zona.

Sobre la ordenación del Manzanares, ver mi trabajo *Las promesas de un rostro en Madrid 1920-1940: política de suelo y gestión municipal*.

⁶⁹La propuesta de Hilarión González del Castillo sobre el "Gran Madrid" para obreros apareció en *El Socialista* de 22 febrero 1926 y 1 marzo del mismo año.

⁷⁰La política de colonización interior que se formula en 1925 ha sido estudiada por

Oyon y Monclus en su excepcional estudio sobre *Historia y evolución de la colonización agraria en España*, Madrid 1988: sus comentarios sobre la política de la Confederación del Ebro, vol. I, p. 103. Durante la Dictadura de Primo de Rivera hubo, como estudié en su día (“Las promesas de un rostro”, op. cit) la importancia política de las cuencas Hidrográficas. Se retomaba así trabajos como los planeados por González Quijano sobre “Colonización y repoblación interior” en “Revistas de Obras Públicas”, 1915, p. 49, y la ponencia que presenta el II Congreso de Economía Nacional con el título “Colonización interior y política hidráulica” también en *Revistas de Obras Públicas*, 1917 pp. 305-315. Este tema fue pretexto para que González del Castillo propusiera conquistar la Cuenca del Ebro mediante la construcción de un conjunto de ciudades-satélites que debían ordenar el territorio y generar, en consecuencia, riqueza. Ver *Aragón*, n° 15, diciembre 1926.

⁷⁴José Subirana —quien años más tarde sería importante musicólogo y Académico— desarrolló, en los años anteriores a la Guerra, una más que notable actividad como difusor —dentro del PSOE— de los *Problemas de la vivienda obrera*. Él fue, en mi opinión, el único que abandonando las referencias a los tópicos generalizados sobre Howard demostró un conocimiento profundo sobre el tema, siendo en mi opinión el único capaz de citar y entender correctamente los textos de H. Kampsffmeyer, el único capaz de diferenciar el concepto de ciudad-jardín inglés de la *siedlung* alemana. Por razones que desconozco, nunca su nombre ha aparecido en los estudios sobre la vivienda obrera de los años veinte.

⁷⁵M. M. Arrillaga, P. Alix, F. Bonal y F. de los Ríos, “Proyecto del ferrocarril de circunvalación de Madrid”, en *El Sol*, 29 de enero de 1928, p. 3.

⁷⁶La Exposición de 1927 celebrada en Madrid fue uno de los hechos más significativos de aquel momento. Ver *Arquitectura* n° 96, 1927; “El Sol” 16 enero, 5, 9 y 16 febrero y 17 marzo 1927 y 18 mayo; “ABC” 16 y 28 enero así como 5, 15 y 24 febrero 1927; *La Construcción Moderna* 1926, pp. 185 y 266-7; 1927, pp. 49-50 y 82, *Blanco y Negro* 6 marzo 1927, *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* n° 245 y 246... Es más que significativo (y entiendo dice mucho, en aquellos momentos de triunfalismo político) que el premio a la vivienda económica quedara desierto por el Jurado nombrado al efecto.

Uno de los temas más importantes para comprender los posibles proyectos del desarrollo regional de Madrid sería el

estudio del desarrollo de Guadarrama, la creación de un Parque natural y, en consecuencia, la definición de un eje de crecimiento. J. García Bellido había publicado, en “El Sol” del 22 de febrero de 1925 (p. 2), un trabajo titulado “Guadarrama como centro de atracción del feo y malpensado Madrid”. Tras él, el geólogo Hernández Pacheco publicaría (tres días más tarde) y en el mismo periódico, un artículo en el que destacaba la posibilidad de transformar a Guadarrama en un Parque Nacional. En un momento —coherente a la nueva mentalidad sobre ocio y deporte (escursionismo y montañismo) que aparece en la mayor parte de los países— en que se inaugura, en Navacerrada, el Albergue de la Real Asociación Española de Alpinismo de Peñalara (*La Construcción Moderna*, 1927, p. 348)— se propone finalmente “Convertir en ciudad-jardín la Sierra de Guadarrama”. De hecho Núñez Granés propondría —en su estudio sobre la extensión de Madrid— aprovechar el ferrocarril de la Sierra para lanzar la idea de una ordenación de aquel espacio y García Cascales, en la conferencia que publica en el *Boletín de la Asociación General de Arquitectos* (n° 227, 15 de junio de 1927) estudia los espacios libres existentes en Madrid (Pardo, Viñuelas, Casa de Campo y las zonas militares) con relación de éstas con las redes de tráfico, y destacando el esquema regional observa la importancia que tiene para Madrid, tanto Guadarrama como Gredos. En este sentido, y tras señalar el incremento de población que se produce en la ciudad, señala cómo el término de la misma debía comprender 22.000 hectáreas, razón que le lleva a abogar por la incorporación de Guadarrama como furgón de la ciudad.

La idea fue expuesta por González del Castillo en *La Construcción Moderna* de 1927, (pp. 33-34; 49-56; 65-67; 81-84; 97-100; 113-117; 131-135; 144-150; 225-230; 241-243; 337-340 y 353-357) al plantear la dualidad existente; entendía, por una parte, Guadarrama como un nuevo pulmón para la ciudad pero, y al mismo tiempo, definía aquel espacio como lugar de desarrollo de los proyectos urbanísticos.

⁷⁴González del Castillo establecía, en aquellos años, una idea clara: identificar el concepto de las autovías con las ciudades-jardín (*Revistas de Obras Públicas*, 1930, p. 39 y 114) y, poco más tarde —comentando el proyecto de Cort y Stübgen para la extensión de Madrid— señalaba cómo en el eje del Guadarrama debía establecerse una zona agropecuaria donde debían asentarse colonos belgas (*La Construcción Moderna*, 1931, n° 21, pp. 325-327 y n° 22, 342-345). La idea de la autopista del Guadarrama como ele-

mento generador de un posible Plan Regional fue desarrollado, en aquellos mismos años, por Buenaga quien (*Revista de Obras Públicas*, 1932, p. 436), en su estudio para el Gabinete de Accesos y Extrarradio, analizaba la citada autopista y proponía establecer un sistema de autobuses o tranvías que uniesen El Escorial, Guadarrama, San Rafael, Villalba, Navacerrada y El Páular con Madrid. Retomada la propuesta por A. Hidalgo y F. Terán, *Ingeniería y Construcción*, diciembre 1931, pp. 715-721, analizaban el sentido de una posible autopista a la Sierra, desde ese momento la idea de Guadarrama como posible Parque Regional para Madrid y como elemento direccional para la ordenación urbana del crecimiento de la capital aparece reiteradamente. Ver, por ejemplo, *El Sol*, 30 de septiembre de 1932, p. 3; *El Sol*, 9 de octubre de 1932, p. 7 donde se pide la organización de un parque de altura en la Sierra de Guadarrama, petición hecha por la minoría socialista del Ayuntamiento quien —antes de la formulación del Plan Comarcal— plantea ya la necesidad de establecer aquella propuesta. Retomando estas ideas Kowalski —responsable de Obras Públicas en la Oficina de Acceso y Extrarradio— propondría, en la *Revista de Obras Públicas* de 1932, p. 257, la autopista de Guadarrama.

De 1932 a 1936 la idea se matiza, define, complementa y perfila: González del Castillo insiste, en la conferencia dada ante la Sociedad Geográfica Española sobre la organización de la vía-parque como elemento generador del territorio (*La Construcción Moderna*, 15 de mayo de 1933, pp. 5-6); Buenaga propone organizar una ciudad alpina en la Sierra del Guadarrama (“Revista de Obras Públicas”, 1935, p. 120) y la propuesta del Plan Regional que formula el Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid, presidido por Besteiro y redactado por Mercadal se plantea organizar el Norte en este sentido.

Todos estos proyectos en realidad responden a una idea clara en aquellos momentos como es aplicar a España los esquemas del Greater London que está propugnando Hilarión González del Castillo.

⁷⁵Emilio Artal estudiaba, en artículo publicado en *La Construcción Moderna* (1927, pp. 216-221) la urbanización en agrupaciones rurales, diferenciando éstos de los núcleos urbanos. La comunicación de Guadarrama con Madrid se convirtió, en aquellos años, en preocupación no sólo de los urbanistas sino también de los ingenieros especialistas en transportes: Miguel

Alcalá presentaría poco más tarde un Proyecto de Red Ferroviaria que debía comunicar Fuencarral— Tetuán con Fuencarral, Valdelatas, Viñuelas, Colmenar, Miraflores, Navalcumbre (en 1931 publicaba “La expansión de Madrid”) si bien poco antes J. Aguinaga daba (en *Revista de Obras Públicas* de 1926) plano del trazado del ferrocarril eléctrico y estudiaba su trazado en función de la pendiente. Ver también el publicado por él mismo junto a de los Ríos, Alix y Muguruza, donde estudiaron (*Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, n° 265, 15 de enero de 1928, pp. 7-8) el ferrocarril de circunvalación en Madrid y enlace de las estaciones. Definieron 62 kilómetros de doble vía, estableciendo al mismo tiempo ramales para enlace con la línea de Burgos.

⁷⁶El comentario a la comunicación de Arturo Soria Hernández al Congreso de Viena de 1926 (*El problema de la tierra en España. Memoria presentada a la Conferencia Internacional de la Habitación*. Madrid 1927) apareció en *El Constructor* de 1927, pp. 245-252. Cort dictó una conferencia en el Círculo Liberal, en 1930, sobre “Influencia del Régimen político en el trazado de poblaciones” donde exponía la idea señalada: ver *La Construcción Moderna* 1930, p. 348. Sobre la Ley de capitalidad del nuevo Estado, ver *El Socialista*, 8 septiembre 1931, p. 4. Conviene recordar como una de las preocupaciones del *I Congrès d'Architectes de Lliga Catalana* fue, precisamente, mantener el viejo anhelo de la Mancomunidad de una Ley de Urbanismo (en el Congreso, presentada por Giralt Casadesus).

J. Fonseca “Hacia una política urbanística nacional” en *La Construcción Moderna* abril-mayo 1933, p. 1. El comentario de Georges Benoit-Levy se publicaría poco después en España, en la revista socialista *Tiempos Nuevos*, n° 40, 1935, pp. 44-45.

⁷⁷Eduardo Gallego comentaba, en *La Construcción Moderna* de 1927, cómo Paz Maroto había realizado en aquel año, un viaje de estudios por Francia y Alemania: señalaba cómo había estudiado el tema de su especialidad (aguas residuales, recogida de basuras...) sino también las distintas propuestas de ciudades jardines, estudiando con detalle las existentes en el Norte de Francia. Ver, al respecto, *La Construcción Moderna*, 1927, pp. 3-381.

⁷⁸Paz Maroto publicaría en aquellos momentos dos importantes estudios sobre el concepto de las ciudades-satélites: el primero, reseñando la importancia de los ejemplos ingleses (*La Construcción Moderna*, 1931, pp. 10-12 y, el

segundo, en la misma revista estudiando el trazado de la ciudad y la orientación de las viviendas (15 de enero de 1930, pp. 10-12).

Entendía la ciudad desde tres supuestos reseñados (la necesidad de establecer un organismo supranacional, motor de cambio de la situación del urbanismo; definición de una dirección técnica y urbanística que coordinara los distintos trabajos y, por último, la voluntad de un proyecto nacional que cuestionara los impedimentos administrativos), Paz Maroto —al estudiar su propuesta para Madrid en 1929— establecía no solamente la necesidad de vivir Madrid en

zonas sino que, para fomentar la construcción de viviendas, proponía construir ciudades-jardín ligadas a las red de comunicación de ferrocarriles comárcales, razón por la que reclamaba la existencia de una Ley Nacional de Urbanismo. Ver *La Construcción Moderna*, 1931, pp. 205-206. Se basaba, en esta reflexión, sobre los estudios de legislación urbanística que había realizado hasta el momento comparando y contrastando la experiencia sueca con la inglesa, alemana y francesa así como *La Construcción Moderna* en 1927, pp. 346-8; 363-5; 368-73. Sobre el tema, Paz Maroto pronunció, igualmente, una importante conferencia en la Asociación

de Ingenieros Sanitarios, conferencia reseñada en el *Hogar Propio* (nº 18, abril 1930, pp. 14-16; nº 19, mayo 1930, pp. 14-16 y nº 20, junio de 1930, pp. 13-15).

La aportación de Paz Maroto al Concurso de Ordenación del Extrarradio en Madrid fue ciertamente singular: comentando la necesidad del *Estatuto Municipal* (del que, recordémoslo, había sido coautor) proponía —frente a otras propuestas— desurbanizar la ciudad y entendía como el futuro Madrid significaba, en síntesis, plantear una reflexión sobre el Plan Comarcal. El Concurso de 1929, presentaba en su opinión importantes lagunas entre las que destacaba, sobre todo, la

falta de un estudio en profundidad sobre el problema del ferrocarril: para ello establecía —entendiendo que tal actuación quedaría claramente ligada y sería dependiente de la construcción de las ciudades jardines ferroviarias— tanto desviar el tráfico de la línea MZA y vías de vía estrecha, proponiendo que el ferrocarril de circunvalación uniera Vicálvaro, Vallecas, Canillejas, Hortaleza y Fuencarral.

Por esto, su idea sobre el Gran Madrid se planteaba desde el punto de vista de la mancomunidad, defendiendo y propugnando la idea de núcleos-satélites independientes frente a quienes optaban por la anexión.

DEL CONCURSO SOBRE LA EXTENSIÓN AL PLAN REGIONAL DE 1939

Coincidiendo con las conclusiones expuestas por el IV Congreso Municipalista, el Ayuntamiento de Madrid se reconocía, en 1928, "... preocupado por el problema de la urbanización y extensión de los núcleos urbanos" y, señalando que los problemas de la Capital eran idénticos a los de París, Berlín, Roma... decidió "establecer las bases de un gran concurso nacional de anteproyectos", señalando que los proyectos realizados con anterioridad podrían servir de base informativa a los posibles participantes al tiempo que establecía la necesidad que el Gabinete de Estudios Urbanos del Ayuntamiento realizase un estudio previo, de información urbana, que pudiera servir también de base a los posibles participantes, encomendándose a Fernández Quintanilla, Jefe de dicho servicio municipal, la redacción de dicho trabajo.

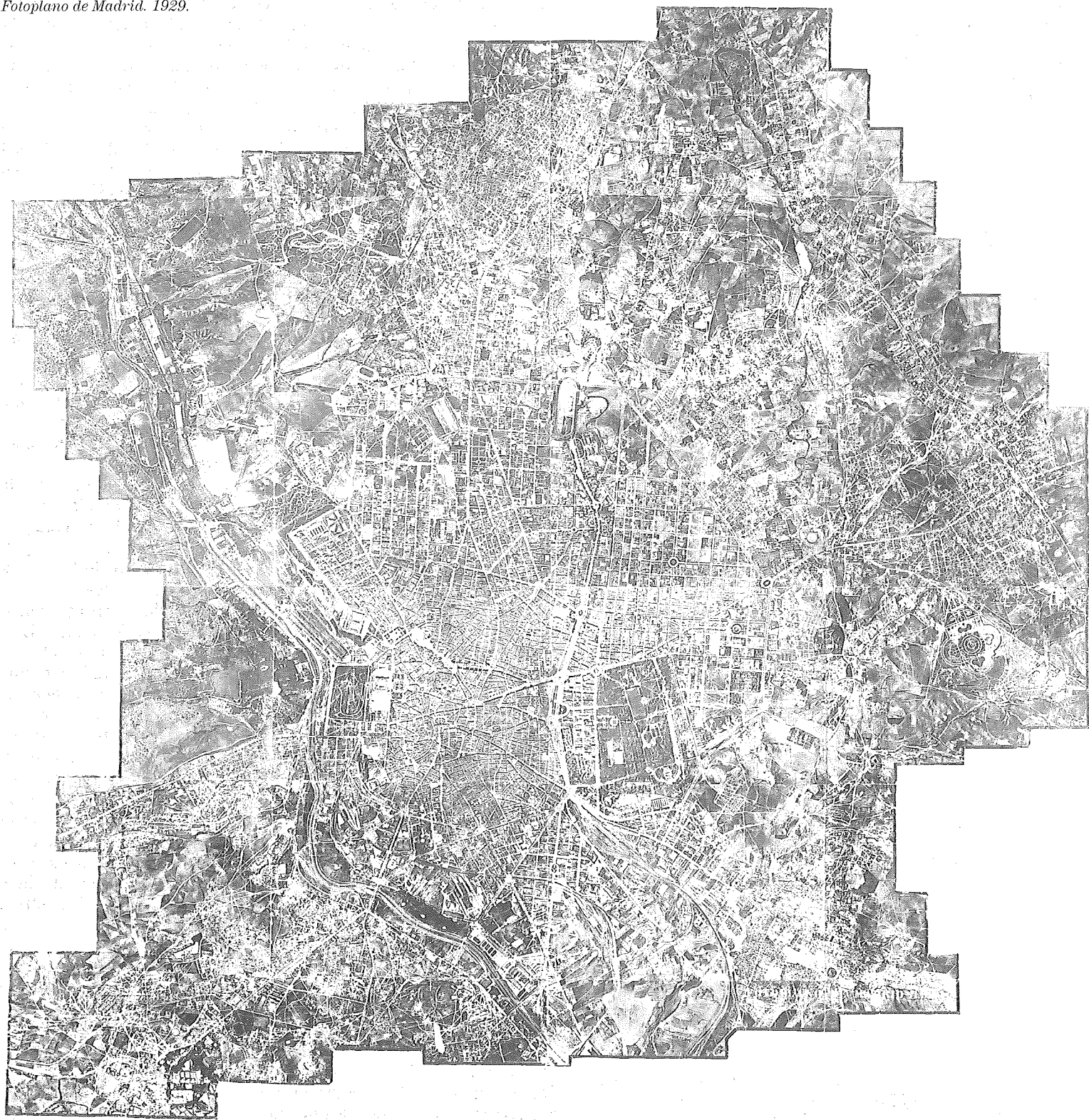
El cometido asignado a los técnicos del Ayuntamiento tiene, en mi opinión, una importancia singular dada la personalidad y la formación de los miembros del gabinete. Hasta ahora sólo Núñez Granés había elaborado y siempre por encargo del Ayuntamiento, propuestas sobre la ordenación del Extrarradio, dando a conocer (en 1910, 1924 y 1926) distintos planes para Madrid que, a pesar de aprobados por la corporación, nunca fueron llevados a cabo. Criticados los técnicos municipales preocupados por el futuro de la ciudad, en los tres proyectos de Núñez Granés subsiste una clara división entre el estudio de lo que debía satisfacer el plan —en el sentido material de higiene y funcionalidad— y las premisas de orden ideológico, siempre presentes, que se referían al intento de crear una ciudad-ámbito de la cultura, resulta entonces que el encargo del "Informe sobre la ciudad" refleja cuál era el punto de partida de los críticos a las propuestas de Núñez Granés.

El encargo del Ayuntamiento a la Oficina de Urbanismo supone un quiebro frente a los planteamientos esbozados por Núñez Granés al adoptarse ahora las ideas del urbanismo inglés que Amós Salvador y Salaberry habían defendido en trabajos anteriores al reclamar la aplicación de los supuestos expuestos por Abercrombie en el Congreso de Amsterdam de 1924, en el que se comentaba cuáles debían ser los puntos de partida para el estudio de un Plan Regional. Entendiendo la "Información sobre la ciudad" como documento de estudio que debía hacer viable el análisis del territorio no inmediato a la Capital, los trabajos de investigación y redacción del texto comenzaron en enero de 1929, participando en el mismo Giner de los Ríos, Otto Czekelius y Fernando García Mercadal, finalizando su redacción en noviembre del mismo año tras haber utilizado tanto los datos elaborados por Núñez Granés en 1926 como las fuentes documentales del Instituto Geográfico. En apenas diez meses se elaboró el más completo y perfecto de los estudios urbanísticos sobre Madrid que hasta la fecha se ha llevado a cabo².

Frente a los 525.000 habitantes que Madrid tenía en 1877, en 1930 éstos llegaban a casi un millón de personas³, lo que suponía la necesidad de construir un alto número de viviendas, al no haber seguido la construcción el ritmo de incremento de población; la situación en torno a 1927 era más que compleja, dado que las obras municipales se habían casi detenido, en contra del incremento de las efectuadas por particulares en el extrarradio: en dicho año se concedieron, sólo en el extrarradio, casi 500 licencias más que el año anterior, (678 en 1927, frente a apenas 170 el año anterior)⁴ lo que nos lleva a valorar cómo el número de las concedidas en interior, ensanche y Extrarradio durante aquellos años⁵ apenas alcanzaron la cifra de 20.000, motivo por el cual se reclamaría la necesidad de sustituir la edificación de viviendas unifamiliares (colonias de casas baratas) por la construcción de bloques en altura⁶. Desde este análisis, la elaboración de las bases del concurso, planteado como "Anteproyecto para la urbanización y extensión de Madrid", fueron claves para determinar el rumbo del mismo, y los trece puntos que definieron éstas fueron elaborados por la Oficina dirigida por Fernández Quintanilla⁷. Por primera vez el Ayuntamiento de Madrid planteaba definir el entorno de la ciudad aceptando la idea de un plan de conjunto: y al ser Madrid, como reconociera el propio Alcalde, una ciudad carente de política municipal a medio y largo plazo —a diferencia de cuanto sucediera, por ejemplo, en Barcelona—⁸ se buscaba entonces la necesidad de "dejar en libertad a los concursantes, pero marcándoles un programa mínimo".

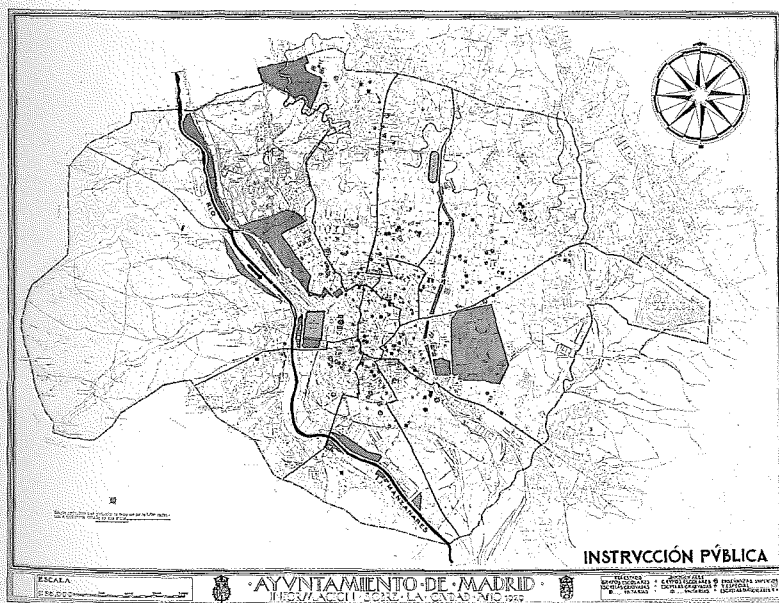
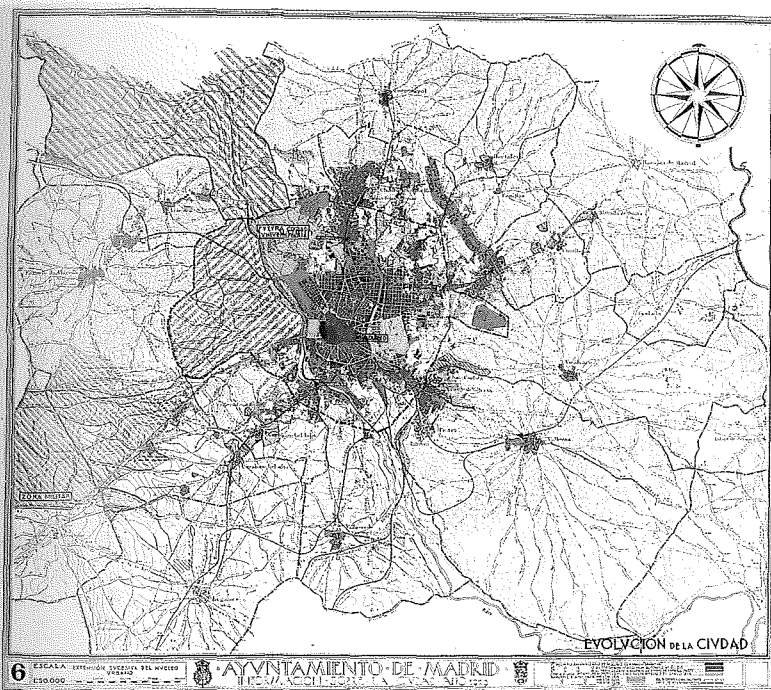
Extensión y reforma interior debían estudiarse como plan de conjunto, ofreciéndose paralelamente soluciones generales sobre el desarrollo del término municipal, analizando —desde una singular premisa, la improcedencia de continuar las manzanas del ensanche— cómo resolver el encuentro entre los nuevos núcleos urbanos y la metrópoli. Las bases del concurso retomaban, en este sentido, lo expuesto por Baumeister cuando señalara el "uso indiscriminado de la cuadrícula ortogonal" y sugería volver la mirada hacia otros modelos urbanos que supusiesen analizar la situación de la ciudad, su tamaño y forma, entrando en consecuencia en la valoración de cuáles debían ser las nuevas calles, el tamaño y ubicación de los espacios abiertos... planteando de este modo la idea de Plan Comarcal no tanto desde la voluntad geográfica por valorar el territorio desde la ciudad como planteando la posibilidad de simultanear la lógica del proyecto rural con el proyecto industrial.

Los resultados del Concurso son hoy conocidos de todos: de los seis anteproyectos seleccionados ninguno puede merecer el primer premio, puesto que incumplen las bases... "a pesar de ser admirables algunas de las realizaciones presentadas". En efecto, en las bases se



Información sobre la Ciudad. *Evolución de la población. Madrid 1929.*

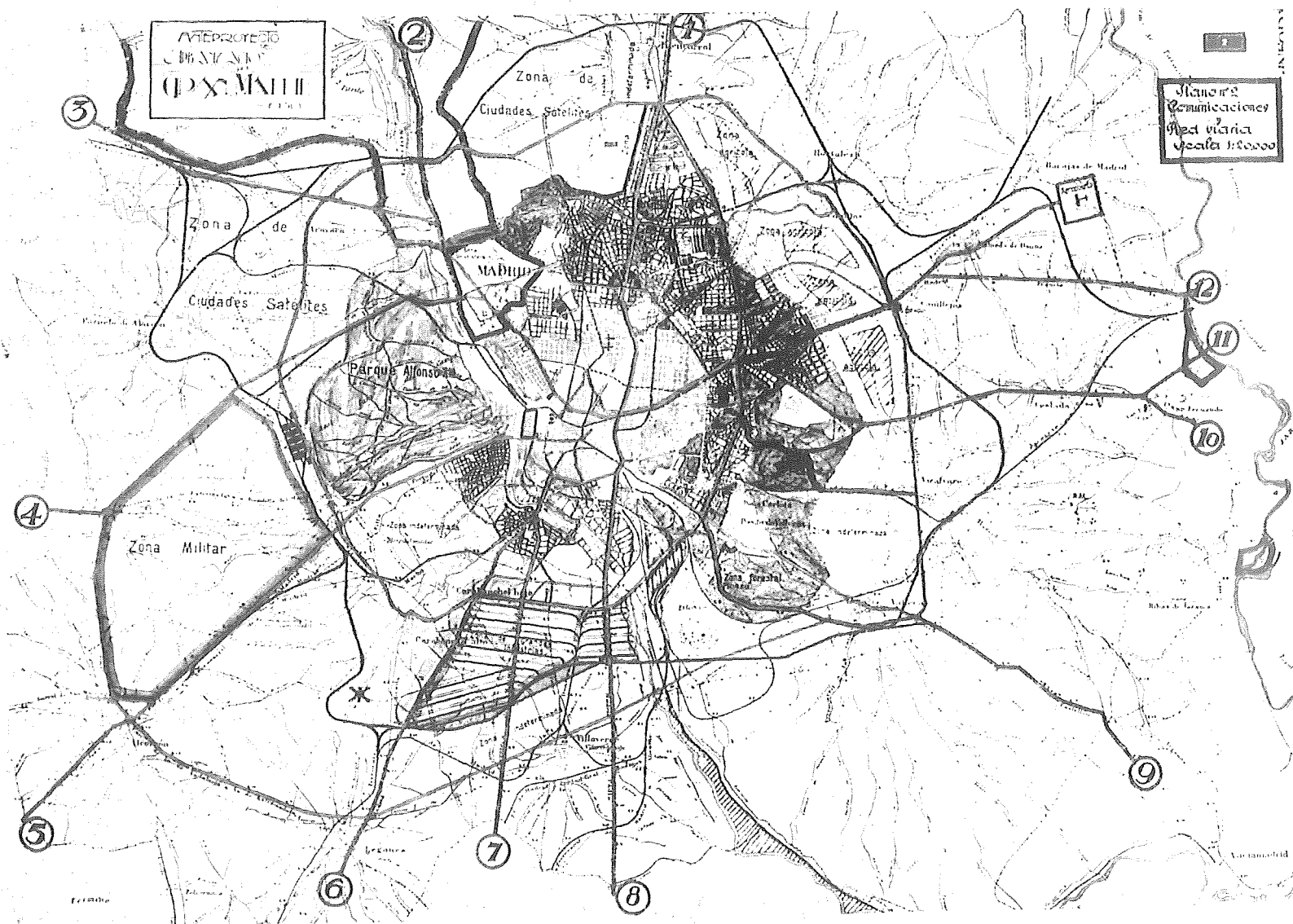
Información sobre la Ciudad. *Plano sobre la distribución de centros de instrucción pública. Madrid 1929.*

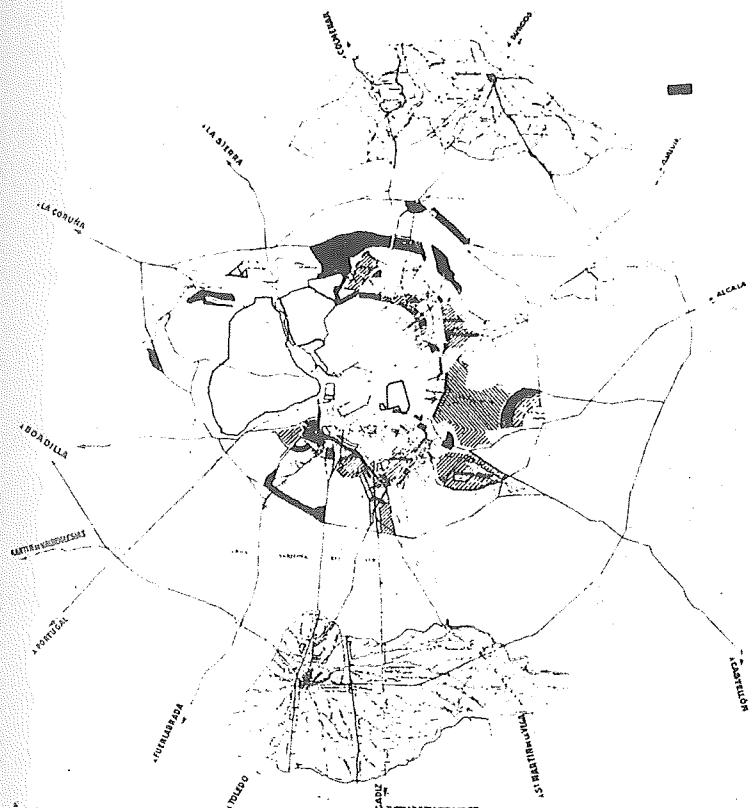


señalaba la necesidad de incluir movimientos de tierras, distribución de aguas, construcción de alcantarillado, establecimiento de canalizaciones para el alumbrado, servicio eléctrico, pavimentos y aceras, lo cual, ante el estudio previo de comprobación de trabajos con las bases del concurso se vio que ninguno cumplía. Declarado, pues, desierto, “el jurado propuso al Ayuntamiento que se indemnizase a los autores del siguiente modo: equipo Jansen y Zuazo, con 100.000 pesetas; Ularqui y Czekelius, con 75.000 pesetas; Paz Maroto, 35.000 pesetas; Cárdenas y Fonseca, con 35.000 pesetas; Escario, con 30.000 pesetas y, por último, Cort y Stübgen con 25.000 pesetas”.

La particularidad del proyecto de Zuazo y Jansen radicaba en que no sólo definían el eje Castellana como guía de crecimiento, sino que, además, daba fin a un problema que había preocupado a los urbanistas de la década anterior —el crecimiento ilimitado de la ciudad— y proponían un anillo verde que rodease, exteriormente, la zona de extensión. Asumiendo las ideas de Eberstad sobre el crecimiento de Berlín aparecía en el proyecto de Zuazo y Jansen para Madrid un cinturón verde que, atravesado por una red radial de tráfico, unía la ciudad con “...los núcleos de población autónomos”, calificativo con el que se designaban a las ciudades-satélites⁶ La diferencia respecto a la idea de Núñez Granés sobre los poblados-satélites era evidente, puesto que éste había establecido como los ejes de penetración debían converger todos en el centro, vinculándose entre sí mediante una gran vía-eje de cien metros de ancho, que debía convertirse en el límite entre la ciudad del ensanche y el Extrarradio. Definiendo mediante esta nueva “muralla” la diferencia entre la ciudad de la burguesía y la nueva ciudad de la vivienda económica, Núñez Granés pretendía preservar los valores existentes ante el hecho de la nueva ciudad. Frente a él, la propuesta de Zuazo y Jansen era distinta: entendían la vía-eje como elemento de unión de los poblados-satélites, y proyectando las nuevas zonas de residencia en Pozuelo, Aravaca, Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, y Carabanchel se aceptaba la idea, en Arturo Soria, de un ferrocarril que uniese entonces éstas con la Capital. El proyecto de Zuazo y Jansen establecía, en primer lugar, el límite de la ciudad y marcaba el punto donde ésta debía llegar. Pero en lugar de establecer, como había hecho Núñez Granés, un trabajo geométrico, ellos señalaban que “...la linde natural está formada en el S. O. por el valle del Manzanares y en el N. O. por terrenos de pendiente muy pronunciada. Otro límite está definido por el antiguo canalillo, el cual rodea la edificación. En el Este el Arroyo Abroñigal, corriendo por la hondonada ya mencionada que se extiende desde el Puente de Vallecas hasta los alrededores de Chamartín de la Rosa, formando otro. En el Sur, tiene la ciudad sus límites por la situación de las líneas de ferrocarril y su zona industrial. En el Norte, el término del Ensanche está condicionado por la distancia máxima de seis kilómetros al centro (Puerta del Sol)”⁷ Sólo después de haber enumerado estos espacios, la propuesta de Zuazo-Jansen señalaba cómo la ciudad podía expandirse a través de los que ellos proponían de nueva creación.

El interés de los proyectos radica, en mi opinión, en dos partes, en la claridad de la propuesta y en su intención de aunar el realismo de los proyectos de Amós Salvador o Salaberry en la nueva situación del Madrid de 1929. En este sentido, el asumir ambos puntos implicaba pretender delimitar los problemas de la ciudad especulativa, y





—como luego veremos en Ularqui y Czekelius— un urbanismo conservador al aceptar los sistemas viarios existentes y mantener la zonificación establecida, o frente a los que consideran que la novedad en el diseño urbano consiste —como señala Bonatz en su informe al tratar el proyecto n° 1⁸— en sustituir al casco antiguo por un conjunto de edificaciones en altura, siguiendo la línea de Corusier, Zuazo y Jansen definen, repito, la necesidad de comprender la realidad de lo que significa, según ellos, tanto la idea de un urbanismo entendido como práctica especulativa, como identificar la ciudad con su campo de experimentación.

Zuazo entiende que el tema de la capitalidad de Madrid, que de manera evidente había influido en las reformas interiores de Salaberry y en los trazados de Núñez Granés de 1900 y 1924, debe de resolverse a través del intento de búsqueda de paz social forzando así que sea el propio Gobierno a quien más le interese "...la solución de problemas de orden social, económico e histórico en la capital" para añadir poco más tarde, "el carácter de las reformas no puede ser, en la realidad de los tiempos actuales, meramente suntuario o con miras espectaculares". Su voluntad por desarrollar un nuevo Plan de Extensión que logre dar a Madrid una nueva imagen es paralelo a su deseo de mantener el carácter de la ciudad, negando los trazados barrocos de 1924 que algunos habían intentado desarrollar (Aguirre, Palacios, Núñez Granés, López Otero...), al tiempo que también se enfrenta a los que valoran un urbanismo radical, sin considerar el hecho importante de la tradición madrileña... "Todo... debe llevarse a cumplimiento de acuerdo con la obra tradicional en Madrid, sin destruir sus líneas fundamentales y sus módulos característicos, sin borrar su tradición urbanística y sí favoreciéndola, confirmándola y mejorándola". Para Zuazo la idea de tradición se encuentra lejos de la que tuvieron, en la generación anterior Rucabado o Núñez Granés y que reflejaba el deseo por entender la ciudad desde referencias formales: él, por el contrario, propone, tanto en el Extrarradio como en el casco, intervenir en algunos casos en determinados sectores, conservando la componente social e intentando, en otros, definir una ciudad sobre la base de la ocupación de diferentes clases, en un intento de lograr un entente social. Para Zuazo la idea de tradición urbanística, por supuesto, significa la impronta que confieren a la capital sus edificios públicos, pero también la entiende como un desarrollo histórico que sitúa a sectores de la población en un enclave que es preciso conservar. Ocurre así que el concepto de tradición urbanística tiene un componente de progreso que lo define como freno al proceso de la expulsión de los ciudadanos, que se iba desarrollando a medida que crecían las necesidades del capital, al tiempo que pretende oponerse al mecanismo clásico de la apropiación privada de la ciudad⁹.

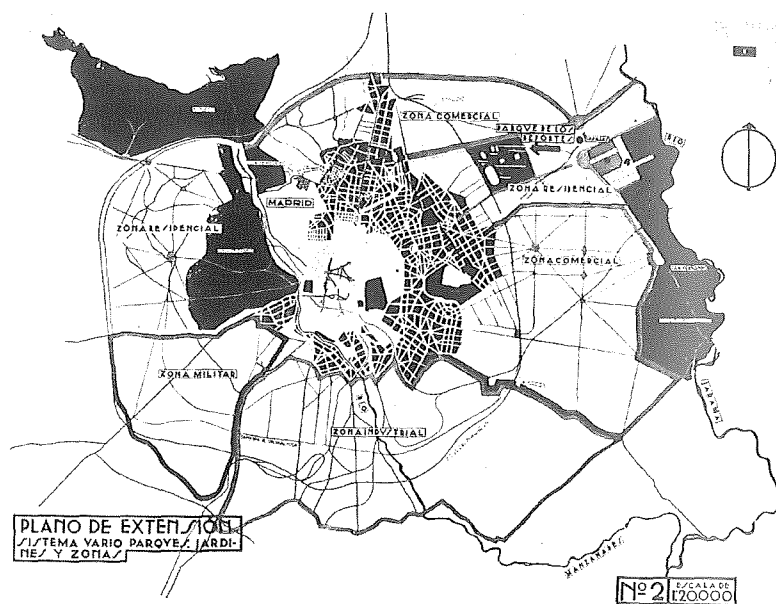
El principal objetivo del plan es, entonces, frenar la especulación en la vivienda y su propuesta de reforma interior se diferencia de las que elabora el resto de los concursantes. En opinión de Bonatz "...las propuestas de reforma interior apenas si se diferencian de las que se habían propuesto en 1904"¹⁰; quizá fuese cierta dicha afirmación en el caso de los restantes premiados; pero en mi opinión, es equivocado para el plan de Zuazo, puesto que su idea no es abrir las grandes vías —operación de "sventramiento" llevada a cabo en las ciudades españolas de principio de siglo y que Oriol,

Núñez Granés y el resto de los concursantes han aceptado—, sino dotar de infraestructura y de servicios a las zonas interiores. Ocorre que el plan urbanístico no se plantea ya como un negocio, y, frente a la opinión de González del Castillo —tomada de W. J. Fox— de que “...es un buen negocio planear, Zuazo, por el contrario, señala cómo debe ahora ser el Municipio quien ... presente una labor a realizar por la aportación de intereses que, puestos legítimamente en juego, obtengan aquellos beneficios moderados y no más, suficientes para que las ventajas de la obra, las repercusiones beneficiosas de las reformas, vayan directamente al vecindario en forma capaz de resolver sus múltiples problemas de relación de abastecimiento y de vivienda, mejorándole su vida actual y no encareciéndola”. Lo que no existe en el proyecto de Zuazo es una voluntad de municipalizar el suelo ni tampoco de aplicar a éste el impuesto único que Georges había señalado al tratar del suelo rural y que los fabianos proponían llevar al urbano. Aparece, en cambio, la nueva mentalidad arquitectónica que se desarrolla en estos años en Europa y, de este modo, Zuazo nos remite a los estudios de Gropius sobre la altura de las viviendas (la polémica reflejada en el II C. I. A. M.), pretendiendo dar soluciones específicas a problemas que, sabe, son de orden político. De este modo, Zuazo señala cómo “...debe procurarse también, —y no hay que olvidar este factor importantísimo— obtener para los valores del suelo precios en armonía con los de la potencialidad del capital. Pueden destinarse ciertas superficies, designadas previamente para edificaciones de altura, a acumular la incrementación de valores. Es decir, constituir en ciertos lugares adecuados de las reformas, módulos de edificación alta que regulen el precio del suelo sin necesidad de dar a la edificación de las nuevas calles una altura uniforme”¹¹.

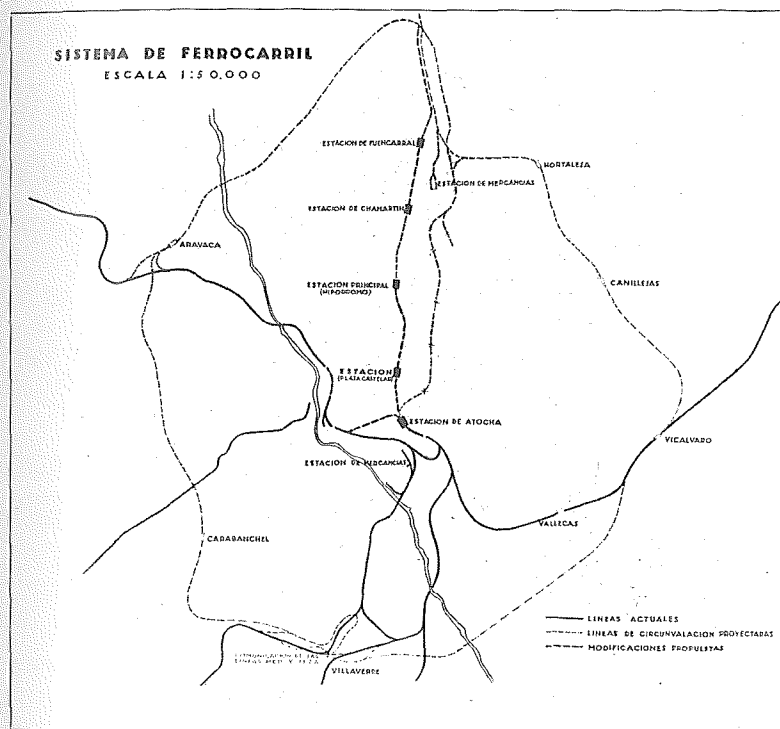
Al analizar, demasiado a menudo, los estudiosos el Plan de Zuazo de 1929 como la opción de crecimiento de Madrid a lo largo del eje Castellana, se han olvidado que lo propuesto, en realidad, era un intento de ordenación del futuro de la ciudad desde una visión global y, en este sentido, la imagen del “Gran Madrid” se establecía desde el proyecto posible y no desde el reflejo mimético del “Gran Berlín” ideado casi veinte años antes. Interesado en llevar a cabo su idea de “gran ciudad”, Zuazo señala, en la Memoria del concurso de 1929, cómo sólo esto sería posible después que los límites del Extrarradio hubiesen sido alcanzados, y es con el estudio en detalle de cómo habían de construirse cada una de aquellas zonas como se establece uno de los puntos más importantes del plan.

En el proyecto de Amós Salvador, después en el de Salaberry y, por último, en el de Núñez Granés de 1926, la zonificación se había fijado de manera arbitraria, calificando zonas de tal o cual modo por existir ya dicho servicio, con lo que ratificaban un hecho sin haber analizado si la ubicación era o no correcta. Frente a esta actitud Zuazo parte, en su proyecto, de un rechazo al modelo de crecimiento concéntrico y establece unos criterios para la calificación de las zonas: analiza, en cada una de ellas, el terreno, viendo si la configuración del mismo es accidentado o llano, si la construcción existente presenta una densidad alta o si, por el contrario, se encuentra diseminada; estudia las comunicaciones y los medios de tráfico y, por último, valora el posible uso de las edificaciones existentes, sean viviendas, industrias o espacios libres¹².

C. Cort. Propuesta de Ordenación del extrarradio en el Concurso de 1929.



Al plantear un tipo de edificación concreto para cada zona y establecer que el desarrollo de la ciudad se sitúa en el frente Norte, Zuazo define una sucesión de zonas y partes de ciudad que va desde el Noroeste hacia el Sureste, entendiendo que el Norte —la zona Castellana— debe ser un posible ágora madrileña o centro de gravedad de la nueva zona del Extrarradio. Al plantear tres puntos de referencia —Noroeste, Norte y Noreste, que hace corresponder con el monte de El Pardo y la Castellana, precisa la necesidad de realizar un barrio obrero, en primer lugar, y, luego, una vez realizado éste, una remodelación total del barrio de Tetuán, el cual “...deberá ser reemplazado por otro de edificación ... de viviendas baratas para obreros”. Tras señalar la necesidad de dotar Tetuán de equipamientos (mercados, tiendas, escuelas...) comenta cómo la zona existente entre la Castellana y la estación de mercancías corresponde a la ocupada por las colonias de casas baratas, con lo que el espacio existente entre la estación y el sur de la ciudad... “es el único que admite un reparto más claro y conforme a las necesidades modernas, sin que estorbe las edificaciones existentes”, para lo que propone mantener las colonias de viviendas existentes y aprovechar las zonas verdes como zonas de deportes. Igualmente decide mantener las colonias situadas en torno a Chamartín de la Rosa y propone configurar zonas verdes



en Prosperidad y "Madrid Moderno", retomando la idea de Salaberry de establecer, a lo largo del Arroyo del Abroñigal, colonias de casas baratas que formen "...una transición hacia la campaña libre de urbanización"¹⁴.

Frente a la ciudad-jardín que durante casi una década se había propuesto como modelo, el deseo de Zuazo reside en construir el Extrarradio consciente de que las actuaciones de los propietarios del suelo habían resultado, cinco años antes —cuando decidieron construir colonias de casas baratas—, negativas para el desarrollo de la ciudad, puesto que, a costa de una recalificación del suelo, habían preferido detener el crecimiento ordenado de Madrid; decide en 1929 adoptar los criterios del urbanismo alemán, las críticas que Ebers-tadt había formulado poco antes, y de este modo censura a los que "...construyen edificios de alta densidad en áreas periféricas alejadas del centro, y en vastos terrenos libres, mediante un sistema de expansión urbana en cuña, y al mismo tiempo congelando grandes

parcelas de terreno en las franjas intermedias en espera de su aumento de precio"¹⁵, y señala en su crítica cómo el desarrollo natural de las ciudades consistía, precisamente, en lo contrario de lo antes expuesto: "la expansión urbana no debería hacerse mediante esta edificación en cuña, sino uniformemente; según un orden continuo. La edificación cercada no debería ir del exterior al interior; sino de éste a aquél; no debería empezar en terrenos de escaso valor, sino en terrenos de valor elevado"¹⁶, por lo que Zuazo tomará del alemán, no un esquema formal de trazado urbano sino, por el contrario, el desarrollo del análisis expuesto. Su atención se dirige entonces al estudio de cómo se forman los precios de las áreas urbanas, en comprender la praxis del plan regulador y la relación de las formas de habitación que la misma lleva consigo, en familiarizarse con los créditos y la gestión..., y de este modo, el plan de Madrid de 1929 parte de supuestos radicalmente distintos a los del Plan de 1910, 1919, 1923, 1924 ó 1926, a pesar de que acepta mantener los criterios expuestos por Jansen en su proyecto de Gran Berlín de 1910, cuando zonificaba por clases sociales una parte de la ciudad, estableciendo diferencias tipológicas en cada una de ellas.

En el proyecto presentado por Zuazo y Jansen quedaba sin precisar la función que debían desempeñar los núcleos-satélites. Definido el problema del casco interior y establecida la hipótesis de construir la ciudad más allá del Extrarradio, hasta el cinturón verde que aparecía como nuevo límite natural de Madrid, poco o nada se señalaba de los núcleos satélites.

Sobre el proyecto de Zuazo-Jansen hubo, es sabido, otros cinco proyectos que fueron igualmente seleccionados y premiados. De ellos quisiera destacar dos: el que se distingue en segundo lugar y el último. El primero de ambos había sido presentado por Ularqui y Czekelius y planteaba, en síntesis, la idea de extensión en términos de aprovechar al máximo lo existente (trazados viarios, construcciones actuales, proyectos aprobados y no realizados...) y marcar pautas de lo que debía servir de base al estudio definitivo de forma que se resolviesen los dos problemas según ellos existentes, más importantes, que eran los de tráfico y vivienda. De esta manera su proyecto no quedaba definido, sino que, por ejemplo, al señalar el futuro término municipal de que consideraban el Gran Madrid, establecían diversas actuaciones sin precisar por cuál optaban. De este modo, las soluciones podían ser: "a) la anexión pura y simple de todos los términos municipales que rodean Madrid; en un radio de longitud suficiente para comprender el área de su desarrollo probable durante medio siglo; b) en la mancomunidad voluntaria de todos los municipios interesados y c) en una solución intermedia, semejante a la utilizada por algunas grandes ciudades como Londres o Bruselas, y por la cual, respetando la subsistencia autónoma de los actuales municipios, se creará una agrupación o consorcio de todos ellos"²⁰.

Para Ularqui y Czekelius la idea de zonificación consistía, aparentemente, en aprovechar tanto el Plan de Núñez Granés como en confirmar la realidad madrileña, calificando así todo el cinturón comprendido entre Chamartín y Ventas de zona de viviendas obreras, cuando eran ya las zonas donde habían situado las colonias de casas baratas. En este sentido, y preocupados por mejorar las comunicaciones existentes entre los núcleos-satélites próximos a Madrid, seña-

laba cómo Villaverde, Vallecas y Vicálvaro debían ser los núcleos-satélites del Gran Madrid.

Distinto al proyecto de Ularqui fue el presentado por Cort y Stüb-ben²¹, en el que destacaban como básicas tres normas que eran: 1º) la construcción de autopistas radiales; 2º) un sistema de ciudades-satélites, y 3º) la prolongación, a ambos lados, de la Ciudad Lineal. Planteando cómo el Gran Berlín había quedado compuesto por la anexión de ocho municipios urbanos y cincuenta y nueve rurales, de forma que, la nueva ciudad contaba con 88.000 hectáreas frente a las 6.675 que tenía, en 1929, en Madrid (de las cuales, además, 1.701 pertenecían a la Casa de Campo), la idea era organizar las comunicaciones con los nuevos núcleos-satélites y definir así un Plan Regional sin apenas entrar en el tema del Extrarradio o de la reforma interior. Para ello, proyectaban ocho autopistas que, desde Madrid, irían a Valencia, Alicante, Sevilla, Lisboa, Galicia, Sierra de Guadarrama e Irún, y señalaban la necesidad de establecer un conjunto de nuevas poblaciones a una veintena de kilómetros de Madrid, y a las que llamaban la “ciudad-satélite del Sagrado Corazón, la ciudad-satélite de Boadilla del Monte, la ciudad-satélite de Pozuelo, la ciudad-satélite de Barajas junto al aeropuerto; la ciudad-satélite de Coslada-San Fernando y la ciudad-satélite de Oriente”; de la ciudad-satélite de Coslada-San Fernando presentaba incluso un plano detallado y a ella dedicaban una memoria especial.

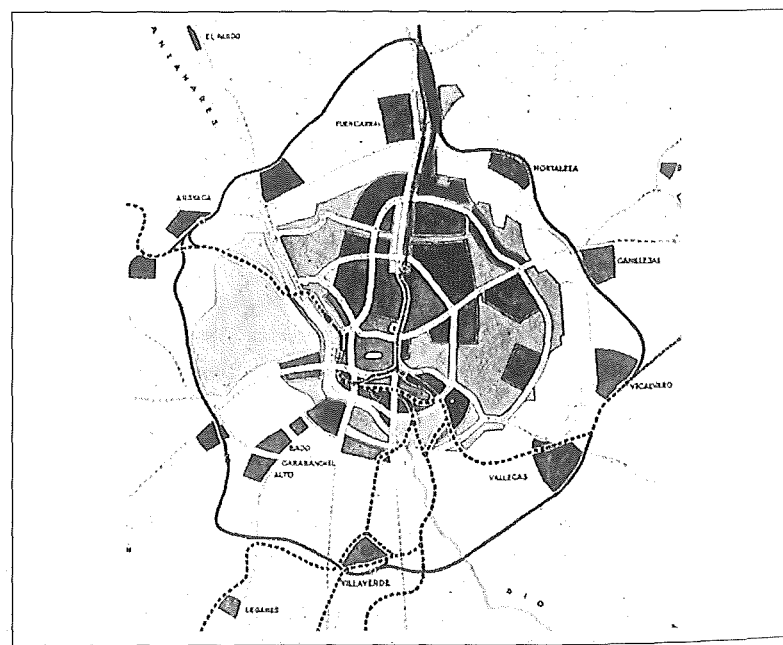
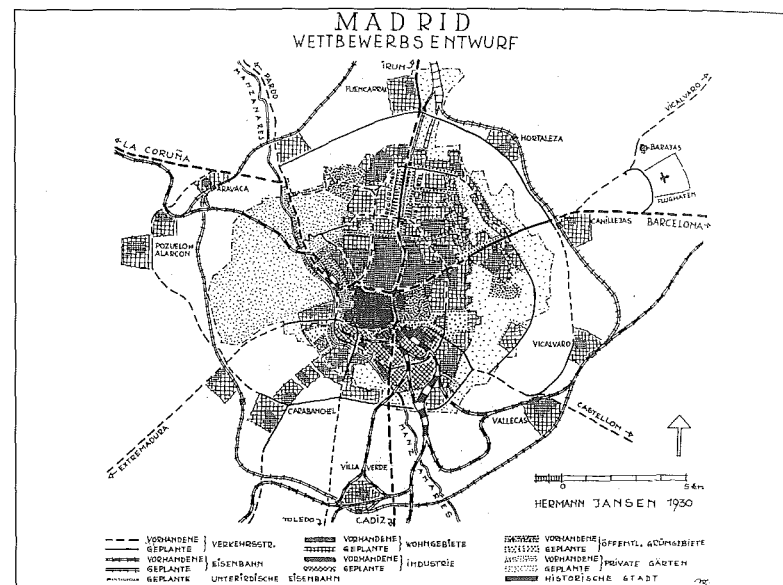
Más preocupados en establecer soluciones parciales —y, a veces, anecdóticas— que en definir la posibilidad del plan, utilizaba el proyecto de la “ciudad-satélite de Coslada” para plantear un ejercicio abstracto, sin relación con la realidad de Madrid, aunque, por el contrario, en la memoria de esta ciudad-satélite se señalaba que se había elegido tal emplazamiento para aprovechar la línea férrea Madrid-Zaragoza-Barcelona y la existencia de dos pequeños lugares separados entre sí por dos kilómetros y medio. Unidos por la proyectada ciudad-satélite —con extensión de 120 hectáreas y una población de 24.000 habitantes— se pretendía que fuese, simultáneamente, industrial y residencial, fijado el primer servicio en las proximidades de Coslada, y el segundo el amplio barrio industrial, en la zona inmediata del río Jarama. Definían entonces la red viaria, el ancho de calles y la existencia de una gran vía de circunvalación exterior que limitase a la ciudad; establecían los espacios libres existentes en los núcleos-satélites (plazas con jardines en fachada y por otra parte posterior del Ayuntamiento, iglesia, mercado, escuela...), y fijaban las dimensiones de las manzanas (de 30 a 100 metros de anchura y de 100 a 250 de longitud); las clasificaban según dónde se situasen... y llevaban a cabo un proyecto de tipo ciudad-jardín inglesa, planteando como única solución al crecimiento de la ciudad existente la definición de un cinturón verde y un sistema de ciudad-satélite, semi-independiente.

El Plan de Extensión de 1931: El Informe Lorite y la Oficina Técnica Municipal

Tras el fracaso del Concurso de 1929, al no haberse concedido el primer premio a ningún proyecto, el Ayuntamiento de Madrid decidió, en el mes de Mayo de 1931, encomendar a la Oficina de Urbanismo Municipal la redacción, en el breve plazo de cuatro meses, de un “Plan General de la red viaria principal de la Extensión de Madrid y

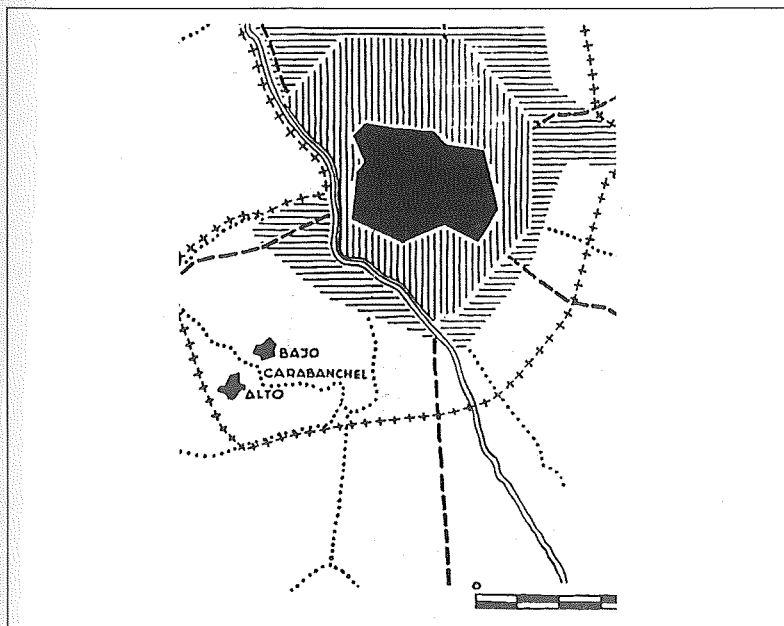
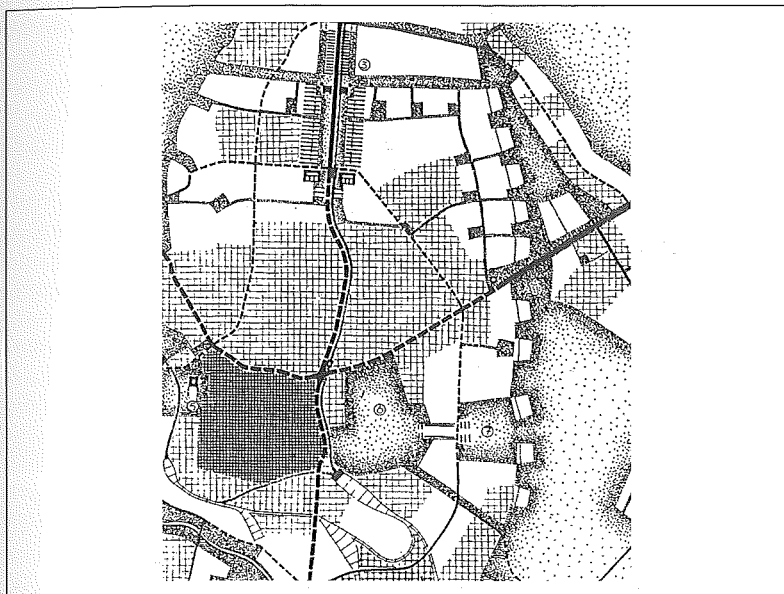
H. Jansen. Propuesta de Ordenación del Extrarradio. 1929.

S. Zuazo y H. Jansen. Propuesta de Ordenación. 1929.



H. Jansen. Propuesta de Ordenación de Castellana. Concurso de Extrarradio. Madrid, 1929.

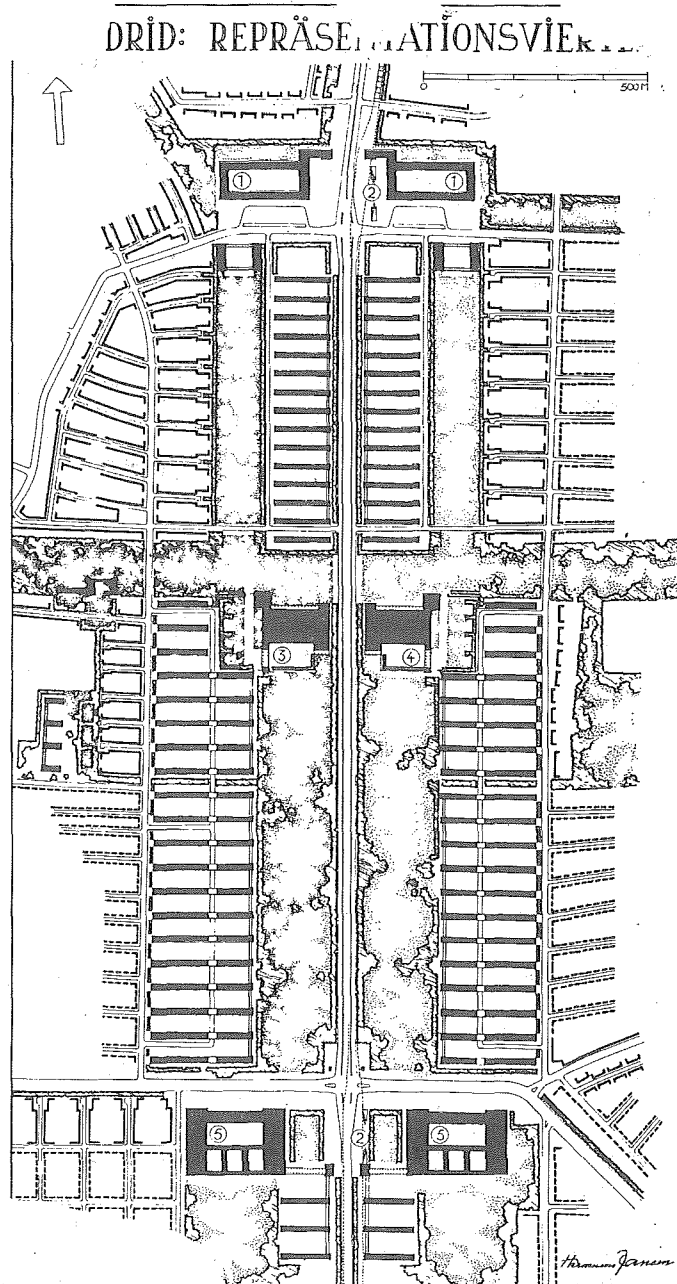
S. Zuazo y H. Jansen. Propuesta de Ordenación de Castellana. Concurso de Extrarradio. Madrid, 1929.



de alineaciones y rasantes de la zona del extrarradio"¹. Formaban el equipo municipal los arquitectos Colás, Esteban de la Mora y Lacasa, y Jose Luis Escario como ingeniero de Caminos, dirigiendo la Oficina Municipal de Arquitectura Luis Bellido y figurando como gerente Lorite, y, en el plazo fijado de cuatro meses, el equipo elaboró dos importantes documentos: el Plan General —bajo la dirección de Bellido— y el llamado "Informe sobre el Plan General", redactado por Lorite, que complementaba al anterior.

Lorite partía, en su análisis, de una fuerte crítica a los proyectos elaborados hasta el momento, y atribuía al Ayuntamiento el origen de los errores cometidos por los autores de los planes anteriores. En este sentido señalaba cómo en ningún caso se habían formulado, por parte de la Corporación, las normas o premisas para el proyecto de Plan de Extensión, lo que daba origen, primero, a que los urbanistas elaborasen proyectos formales y, más tarde, estudios donde la vocación de ser llevados a cabo chocaba con un desconocimiento evidente de los mecanismos de gestión del suelo. Lorite asumía, pues, al redactar su "Informe", un lógico escepticismo sobre la fortuna del Plan elaborado por la Oficina Técnica Municipal, puesto que, como señalaba "...ésta es la cuarta vez que la Técnica plantea la cuestión y aconseja sistemas, señalando el orden a seguir y no se toma en consideración su opinión"². Para evitar que sucediese por quinta vez, Lorite precisa dos aspectos: comprender, en primer lugar, que el problema de la extensión de Madrid, el de la formación de la gran ciudad, no era ya un problema exclusivamente municipal, porque a Madrid, ni sus medios económicos, ni su legislación, ni su formación político-administrativa, le permitían acometer tan magno problema... "y mientras se trate como un proyecto más, como un medio municipal de resolver la crisis obrera o mejorar sus servicios, irá al fracaso. El gran Madrid tiene que surgir del Plan Regional, no en el sentido de división político-administrativa, sino de coordinación con la Metrópolis con los pueblos de la comarca que viven a su sombra y le envían sus habitantes con los servicios generales entrelazados, con los transportes en común". En segundo lugar, Lorite señala cómo la extensión de Madrid, frente a la opinión del Estatuto Municipal, debe ser un problema de Estado puesto que significa establecer el tema de la capitalidad. En este sentido es necesario que los afectados, los poseedores de suelo y los interesados en la transformación de la ciudad, definan las premisas sobre las que trabajar y elaboren el proyecto definitivo "...porque antes de hacer planos y antes de hacer trabajo alguno, tienen las Cortes que promulgar una ley y hacer el Consejo de la ciudad; y es preciso que los consorcios de los ferrocarriles o las representaciones de éstos, los Ministerios de Trabajo, Guerra, Gobernación, La Diputación Provincial, con sus representantes respectivos, diga a la Técnica": la ciudad se va a organizar de esta manera política y social y la ciudad va a tener estas necesidades.

"Es decir, un programa, porque si a un técnico se le encarga... —un proyecto de Plan de Extensión— y no se le da el programa de necesidades, el proyecto no responderá a las ideas del particular o de la entidad". De este modo Lorite critica a los que consideran que un Plan de Extensión se resuelve sólo con "...unos planos de calles o con unos perfiles, ausentes y desligados de una legislación" y señala cómo la labor de la Oficina Técnica del Ayuntamiento debe ser, no



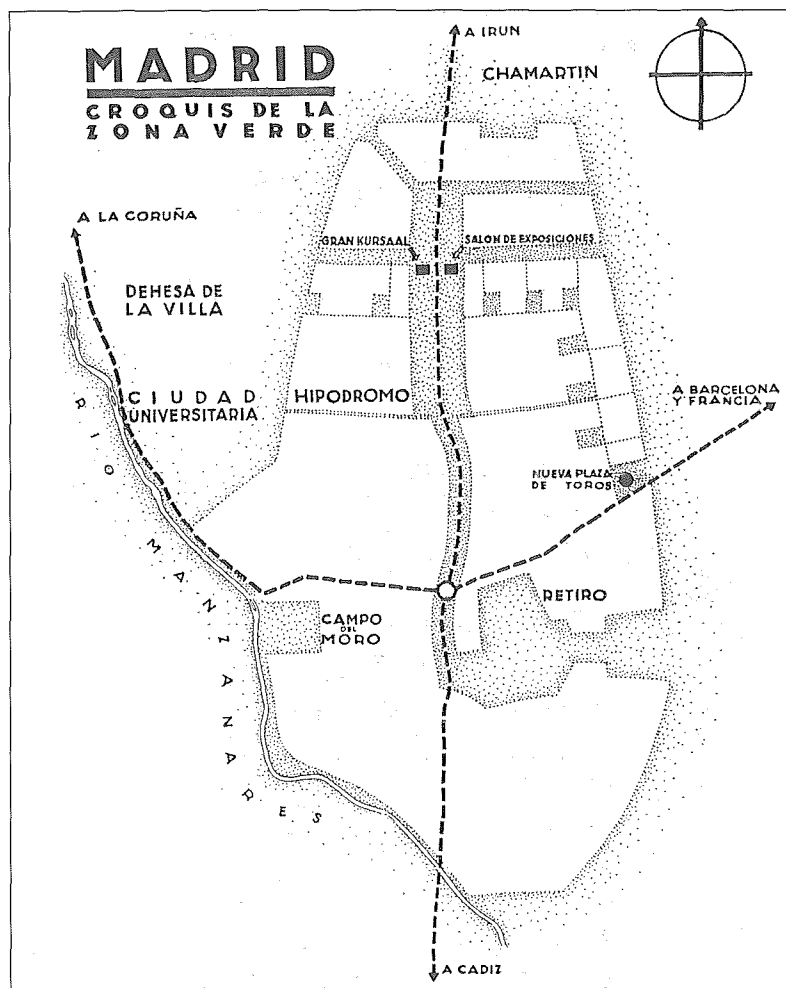
ya establecer planes formales, sino plantear las bases de un estudio sobre la gestión municipal y definir las relaciones que deben existir entre la Corporación y lo que él, en el "Informe", considera "el exterior" y que comprende tanto a la Ley de Urbanización como al Consejo de Urbanismo. Preocupado por la viabilidad del plan, tras señalar cómo el control sobre la ciudad sólo puede llevarse a cabo tras efectuar estudios de arquitectura, ingeniería, legislación, medicina y administración sobre cuestiones tales como los ferrocarriles, las obras hidráulicas, agrícolas, sanidad, catastro urbano, rústico..., especifica cómo sólo entonces, cuando este colectivo redacte las normas y pautas que debe cumplir el plan comarcal, podrá elaborarse el proyecto para ser sometido al Gobierno, porque éste deberá comprender la red viaria de caminos ordinarios y ferrocarriles, transportes, parques comarcales, división en zonas urbanas, agrícolas y de transición, así como los servicios que deban desarrollarse en el futuro⁴.

A Lorite le sorprende, por ello, que Zuazo haya redactado el Plan de 1929 en el modo en el que lo ha hecho, olvidando la realidad, cuando él, precisamente, reclamaba esta misma realidad como punto de partida de su estudio. La crítica contra el proyecto seleccionado en primer lugar en el Concurso de 1929 es dura y textualmente señala cómo el proyecto de Zuazo pertenece a un momento pasado de la historia, puesto que olvida cómo "...los momentos actuales son diametralmente opuestos, dado que, ...el mejoramiento de vida de esas clases sociales —la obrera y la media— y su participación directa en el Gobierno del país imponen nuevas normas y nuevas ordenanzas de ciudad".

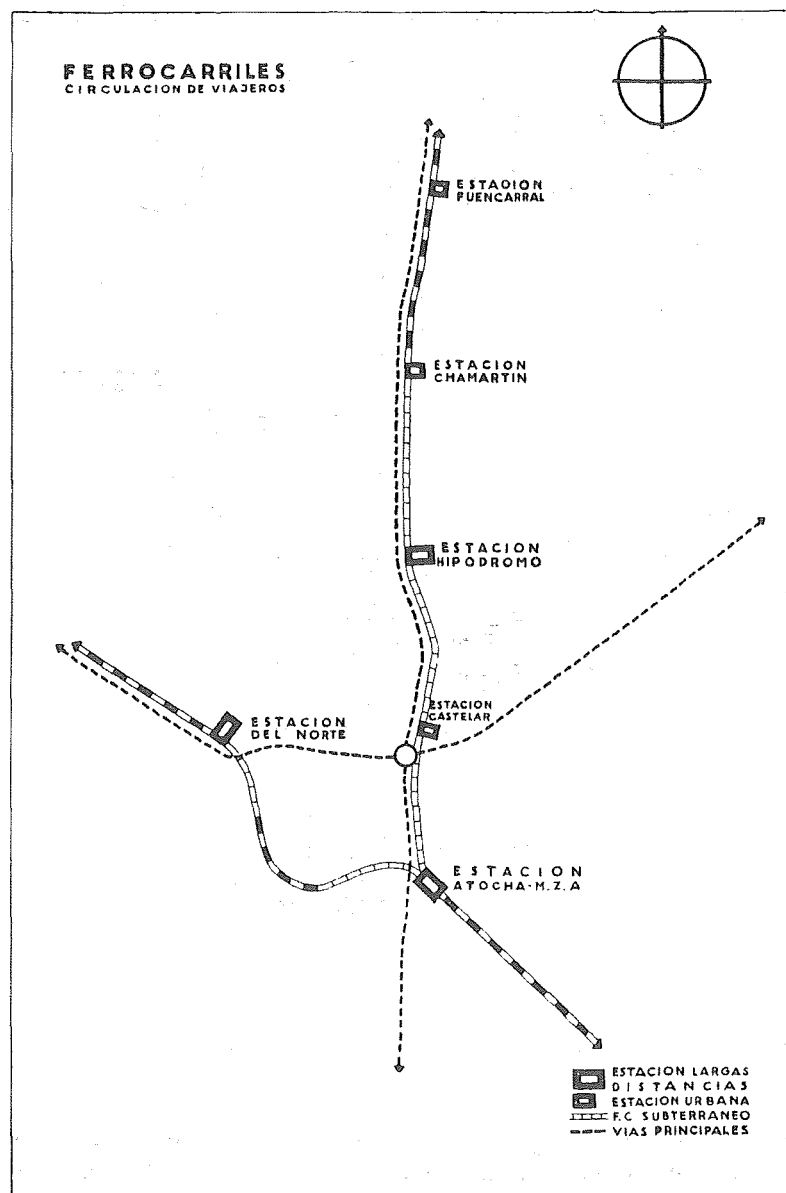
En su opinión, la propuesta era característica de "aquellos técnicos que, bajo una orientación de fastuosidad en los trazados, dieron cabida y sintieron la necesidad de hacer sitio preferente y señalar, en la clasificación de zonas de uso, las correspondientes a las viviendas de lujo; aquellas concepciones de grandiosidad en las que pensó en el emplazamiento adecuado de grandes palacios, de espacios libres llenos de jardinerías versallescas, de lo que tenemos un ejemplo vivo en el proyecto de los notables arquitectos señores Zuazo y Jansen... han tenido su momento y tuvieron su razón de ser en un régimen de supremacía capitalista, en que las zonas residenciales eran una manifestación de poder y riqueza necesarios a su desarrollo". Ocurría que la actitud de Lorite no sólo era crítica con el Plan de Zuazo, sino también aunque parezca un contrasentido, con el Plan que en 1931 elabora la Oficina Técnica Municipal y sobre el cual él redacta su informe. Señalando cómo el breve plazo fijado por el Ayuntamiento —he indicado con anterioridad que fueron cuatro meses— y, sobre todo, la imposibilidad de desarrollar el plan de acuerdo a todos aquellos organismos con intereses en la ciudad, hacían inviable el plan, y aceptaba, en cambio, su importancia, puesto que, por primera vez, se daba la coincidencia de tal necesidad. Pero existe, además, un dato importante en el "Informe" que demuestra cómo Lorite siguió paso a paso la redacción del mismo y es dar a conocer cómo, en el interior de la Oficina, existieron importantes polémicas o contrastes de opiniones sobre diferentes problemas, lo cual puede interesarnos para comprender su fortuna, una vez que el equipo se rompa. Por ello, y antes de estudiar el "Informe", comentaremos el Plan elaborado por la Oficina Técnica Municipal.

El equipo de la Oficina Técnica Municipal lo formaban, en 1931, tres arquitectos —Colás, Esteban de la Mora y Lacasa— junto con un ingeniero de Caminos —Escaro— bajo la dirección, todos ellos, del también arquitecto Bellido. Hasta poco antes —incluso durante los primeros momentos del estudio— había formado parte del equipo Gustavo Fernández Balbuena, el cual había elaborado, en los años anteriores, dos de las piezas más importantes del urbanismo madrileño: la alegación contra la pretensión del Ayuntamiento de 1923 de extender los beneficios del ensanche al Extrarradio y el proyecto de ordenación de los márgenes del Manzanares⁵; muerto trágicamente, la Oficina se vio privada de un importante urbanista que, sin duda, hubiese podido unificar criterios. El plan partía, en sus inicios, de una importante discusión interna sobre los criterios a adoptar: para unos era preciso elegir el modelo inglés mientras que, en opinión de otros, los supuestos alemanes, debían constituir la base del razonamiento. La discusión no se centraba sobre modelos formales —y de aquí su importancia, puesto que ahora no se opinaba sobre trazados específicos—, sino que se ponía en cuestión la imagen de ciudad deseada, el proyecto posible de Plan Regional. En este sentido, la controversia giraba sobre la necesidad de definir el concepto extensión y la idea de Plan Regional en base a los criterios de densidad de habitantes por hectárea, lo cual significaba discutir sobre si debía plantearse la extensión desde los estudios presentados en Bruselas (en el Congreso de C. I. A. M. de 19330), sobre casas altas, medias o bajas. Para algunos la opción a seguir era la imagen inglesa que, en concreto ofrecía en estos momentos el “Greater London” y que los españoles conocían al haber sido publicadas sus conclusiones en 1929⁶; valorado como importante punto de partida, reflejaba cómo un gran capital podrá, casi veinte años después del proyecto del Gran Berlín, adoptar la propuesta. El informe, publicado ampliamente en Madrid, a través de la revista *La Construcción Moderna* — se dieron a conocer quince capítulos, en los que se describía el proyecto a lo largo de 1930-31— había sido redactado en su casi totalidad por Unwin, y comprendía cuatro temas de estudio concretos: el análisis de los espacios libres, de los llamados “ejes verdes o ciudades lineales”⁷, un trabajo sobre la necesidad de definir poderes adicionales en materia de trazado, y un cuarto estudio sobre la necesidad de establecer una autoridad regional para la gran ciudad en materia de trazado de ciudades. A diferencia de la imagen proyectada en el Gran Berlín, el “Council of Greater London” proponía definir su organización a partir de una relación de jerarquía y dependencia entre la metrópoli y el territorio. Para ello establecía una serie de círculos concéntricos —cuatro anillos— que hacía corresponder, respectivamente, al Condado de Londres, a un área identificada con el Extrarradio; la tercera, al área metropolitana de la ciudad, y la cuarta, al espacio comprendido entre el límite del área metropolitana y el límite de la región del “Greater London”. De este modo ocurría que las densidades de cada zona (número de habitantes/extensión) y su diámetro difería en cada caso y planteaba, por tanto, problemas de diferente orden; el primero tenía una densidad por área de 59, 57 personas, 117 millas cuadradas y un diámetro aproximado de 12, 1/4 de milla; el segundo una densidad de 17, 92 personas/área (242, 2 millas cuadradas y un diámetro de 21, 1/2 millas); el tercero, una densidad de 2, 89 per-

S. Zuazo y H. Jansen. Plan de zonas verdes. Plan de Ordenación de Madrid, 1929.



sonas/área /332, 7 millas cuadradas y diámetro de 30 millas), y el cuarto anillo tenía una densidad de 1, 22 personas/área (1. 153 millas cuadradas y 48, 1/2 millas de diámetro)⁸. Las diferencias entre el tamaño y la extensión de cada anillo en absoluto eran caprichosas, sino que correspondían a estudios realizados, al margen de los enunciados en el informe, sobre los espacios libres en cada uno de ellos —parques, y campos de recreo— a la existencia y naturaleza de terrenos de reserva para uso posterior y a un análisis de la



parcelación de la propiedad con fines de colonización interior y de tráfico.

A la vista del estudio londinense, la Oficina Municipal decide elaborar su propuesta para Madrid y adopta el criterio de los anillos concéntricos —sin revelar, por otra parte, el origen y la idea— señalando como punto previo y base para la comprensión del plan de qué modo la falta de organismos que decidan sobre la política a desarrollar en la ciudad (el tercer punto definido por Unwin) determina el que las propuestas se limiten a ser el anteproyecto de unas líneas generales de tráfico, que esbozen los accesos principales a la Capital, así como un estudio sobre espacios libres existentes, proponiendo, paralelamente, un programa de actuaciones sobre el cual pueden sentarse las bases de las nuevas necesidades en la ciudad.

Definiendo la Extensión de Madrid desde la idea del Plan Regional, los miembros de la Oficina tenían que resolver, igualmente, el problema planteado por el Extrarradio. Sabemos que Bellido, Lorite y Esteban de la Mora tenían una formación urbana anglosajona —como hemos señalado al plantear los proyectos de 1923 y 1926—, mientras que Lacasa y Colás por el contrario, germana. Lacasa había colaborado durante dos años con Wolf en la reconstrucción de Dresde, y Colás había sido, junto con el mismo Lacasa y Pérez Mínguez, visitante de Bauhaus en los primeros años de la década. En este sentido y reflejando su formación alemana, Lacasa había traducido numerosos artículos sobre urbanismo alemán en la revista "Arquitectura" por lo que sus ideas sobre Wolf, Eberstadt y M. Wagner eran precisas⁹. Por ello, y a pesar de que las diferencias de opiniones se aprecien entre planos del Plan de Extensión, pudiendo hacer pensar que en el interior de la Oficina existía un evidente desconocimiento, creo necesario entender el total del proyecto como un importante compromiso entre dos corrientes urbanas diferentes.

En este sentido, donde más claramente aparece la referencia al texto inglés es en la definición del Plan Regional. Repitiendo las ideas enunciadas por el "Greater London" sobre los anillos concéntricos que definen el "London Country", cada uno de los cuatro espacios definidos en el proyecto inglés tiene su correspondiente en el caso madrileño, y así el "London Country" se transforma en el espacio que define el término Municipal de Madrid, el anillo del Extrarradio se identifica con el proyecto madrileño de Plan de Extensión, el correspondiente al área metropolitana es ahora el espacio comprendido entre el segundo y la línea imaginaria que pasaría por Arganda, Algete, Villanueva del Pardillo, Brunete y Valdemoro, mientras que el cuarto, lo que es Londres era la llamada "área exterior", ahora se definía por un círculo que pasando por el Molar y Collado Villalba, quedaría a una distancia de cinco kilómetros de Alcalá de Henares. A partir de una valoración de las poblaciones existentes en cada uno de los anillos, el proyecto analizaba las vías de penetración en la ciudad y definía —tal y como había señalado Unwin en el proyecto inglés— las zonas verdes a plantear. En este sentido, el plan adopta la idea de "ribbar development" (de la urbanización a ambos lados de la carretera) y establece tres tipos diferentes de vías de comunicación; de penetración en ciudad; las que sirven para unir la capital con los poblados próximos —lo que da pie a un estudio del área metropolitana— y, por último, asume la idea de la "carretera-parque" que sirve de punto de partida para establecer el sentido de los par-

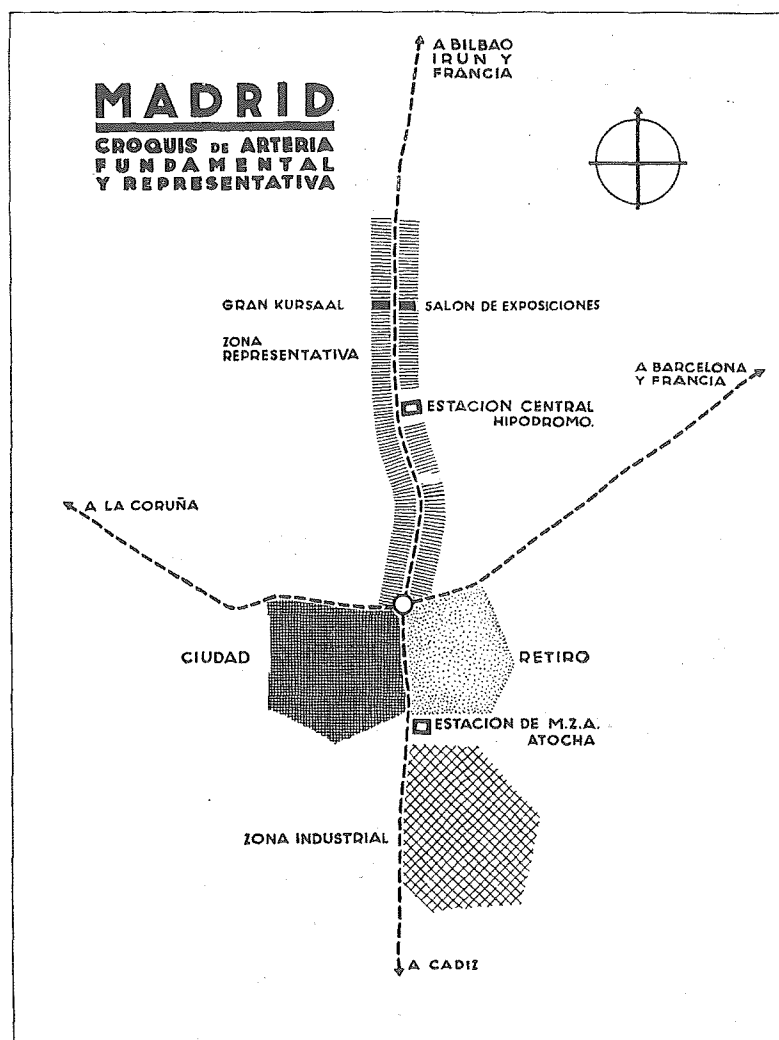
ques naturales: "...los espacios libres regionales tienen para la vida de una ciudad una importancia enorme: los medios rápidos de comunicación, en ellos busca la población... una expansión"¹⁰.

Partiendo de esta idea y señalando las diferencias existentes entre los tres tipos de carreteras, el plan define como parque regional la Sierra de Guadarrama y la ribera del Jarama, con lo que acepta —aunque transformándolo— la idea del proyecto de Núñez Granés de 1926.

La idea del parque regional no era, como hemos visto anteriormente, nueva. La novedad —y la diferencia— con los proyectos anteriores consistía en que, tras señalar como necesario "...un sistema de carreteras, de vía verdes que recorrerán los puntos más pintorescos de la región norte de la capital en un radio de hasta 50 kilómetros"¹¹, se definía un criterio de ocupación del suelo que no respondía ni a opciones especulativas ni a proyectos de urbanismo-ficción. Sin justificar la elección de dichas alternativas, los proyectos de Núñez Granés o de Hilarión González del Castillo tomaban las zonas del Guadarrama y del Jarama como lugar de residencia de una nueva población con edificios de viviendas de hasta ocho alturas (González del Castillo) o los definían como núcleos industriales con una importante comunidad de residencia obrera. Pero para la Oficina Técnica la idea del parque regional es otra: intenta, con ello, sentar las bases de un desarrollo posterior, marcando los terrenos que deben ser protegidos con el sentido de reservas para el futuro, las zonas verdes necesarias que ahora define como parques regionales. En segundo lugar, y como confirmación a este concepto, se esboza la necesidad de organizar en estos parques regionales una idea que en estos momentos tiene un importante auge en Europa, como es facilitar, el encauzar, el ocio de las masas proponiendo que en dichos parques naturales —Guadarrama y Jarama— se proyecten instalaciones deportivas que complementen los equipamientos de ocio existentes en esos momentos en Madrid (piscinas, hipódromos, parques...) y paralelamente al estudio regional, la Técnica intenta, ante la extensión, resolver el problema de la integración de los pueblos existentes en el Gran Madrid estableciendo una ciudad con un diámetro de 25 kilómetros y en la que se engloban Chamartín de la Rosa (36. 300 habitantes), Aravaca (1. 566 habitantes), Vicálvaro (10. 178 habitantes), Canillas (10. 113 habitantes), Hortaleza (1. 170 habitantes), Pozuelo de Alarcón (3. 314 habitantes) Carabanchel Alto (9.068 habitantes) y Villaverde (5. 962 habitantes)¹².

Conscientes los técnicos de la Oficina Municipal que la población de los términos circundantes representa, en 1929, una quinta parte del Total de la Población de la nueva Capital, existe una importante dificultad para aplicar radicalmente el modelo inglés, puesto que cada uno de los núcleos que se integrarían tienen una función propia, con lo que sería necesario —para mantener ésta— plantear un sistema de comunicaciones entre la metrópoli y cada uno de ellos, dependiendo por otra parte del Ayuntamiento la conveniencia de decidir o no sobre la integración. Resulta evidente que la Técnica persigue la idea de gran ciudad pero, consciente de los problemas que supone definir "a priori" ésta, pretende buscar las bases necesarias para que pueda ser llevada, en su momento, a término, e intenta alcanzar la idea de la gran ciudad —y aquí se manifiesta la influencia alemana— porque comprende que la "Gross Stadt" no se define por la extensión sino porque

S. Zuazo y H. Jansen. *Croquis de ordenación del eje Castellana. Plan de Extensión de Madrid, 1929.*



contiene la gama completa de funciones urbanas: es decir, es el lugar de concentración de las actividades productivas y culturales y no —como proponía Núñez Granés en 1928— una comunidad donde los servicios industriales quedan situados fuera de ella.

Esta consideración abre entonces puertas a valorar lo que, para la Oficina Técnica Municipal, significa la idea de "zona". Entiende que

los elementos que definen el esquema de ciudad son las “zonas” o partes de ciudad definidas por entes materiales (partes construidas o libres, plazas, edificios públicos, monumentos...) y sí caracterizadas por su función o, lo que es lo mismo, invirtiendo los términos, resultaría que las funciones, clasificadas y separadas, dan lugar a zonas. En este sentido, la Técnica opta por concebir la zona “...como la agrupación de un conjunto que puede ser desarrollado en uno o varios lugares; se constituye por un conjunto de reglas, de ordenanzas, que establecen clasificación, unas veces por uso y otras por volumen, y cuyo emplazamiento puede constituir uno o varios núcleos”¹³.

En el Plan de Madrid de 1931 la ciudad se define, pues, desde la función, y esta aceptación significa asumir las ideas de Wolf sobre la comunicación, al precisar cómo la misión de éstas es poner en contacto las distintas zonas¹⁴ y, por tanto, las distintas funciones. En relación directa, la importancia que se concede a la zona con la que se da al transporte, resulta por ello que no sólo interesará definir los sistemas de carreteras generales o los que ponen en comunicación los núcleos próximos, sino que la situación de las estaciones de ferrocarril y el uso que de ellas se debe realizar se convierte en un aspecto básico dentro del plan.

De este modo, y poco a poco, vemos las características del Plan de 1931; en lugar de establecer propuestas concretas de ciudad, en lugar de diseñar edificios singulares en partes de la ciudad específica, ocurre que ahora se opta por sentar las bases de una futura infraestructura, se estudian las necesidades de la ciudad y se analiza la racionalidad e idoneidad de ciertas propuestas pero sin definir una opción concreta —y menos en el diseño— puesto que, la Técnica entiende que la ciudad es el resultado de un proceso político y no consecuencia del trazado formal del arquitecto el cual deberá, en su día, elaborar propuestas concretas, pero siempre después que los poderes políticos hayan definido las necesidades de la ciudad y hayan marcado —igualmente— la pauta del desarrollo que sirva para organizar el futuro.

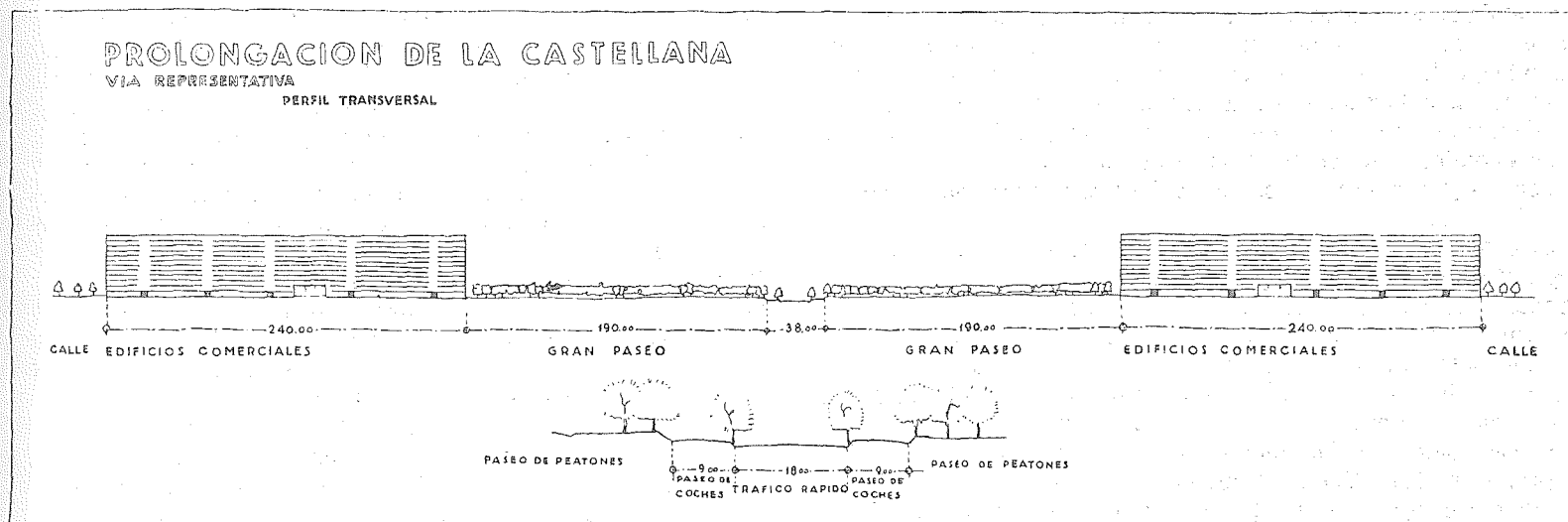
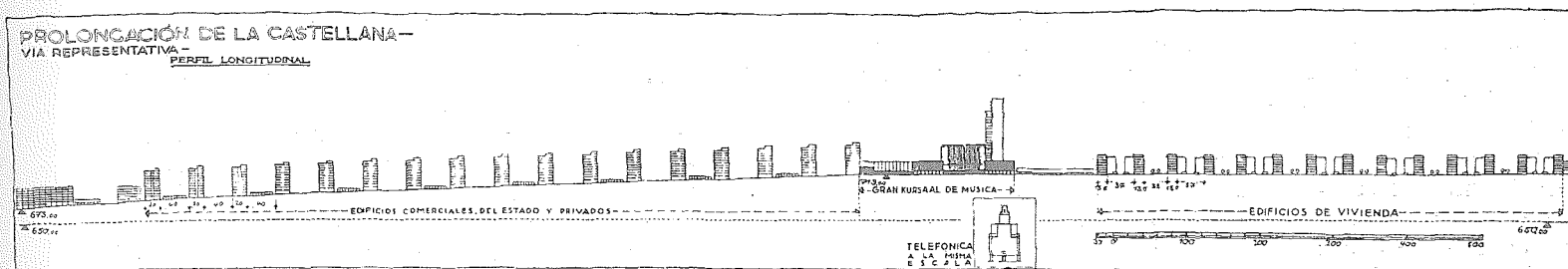
De este modo la Oficina Técnica, en lugar de ofrecer en el plan propuestas de viviendas¹⁵, opta por estudiar las repercusiones del ferrocarril en la ciudad —planteando si la situación de las estaciones es adecuada a la realidad— o analizando el régimen económico y jurídico del suelo, para lo que elabora un plano de plusvalía del Extrarradio de indudable interés¹⁶. Un tema enunciado, el estudio de los ferrocarriles —y por tanto de las estaciones existentes—, puede servir para establecer las diferencias entre el Proyecto de Zuazo de 1929 y la propuesta de la Técnica Municipal. Zuazo, al afirmar que la estación de mercancías de Chamartín de la Rosa debía ser un núcleo importante para el desarrollo de la ciudad, ignora la realidad de los ferrocarriles en Madrid; no tiene presente que en la ciudad existen un importante número de estaciones, propiedad de tres compañías distintas de ferrocarril —de las tres más importantes que son: la Compañía del Norte, la M. Z. A. (Madrid, Zaragoza, Alicante) y Ferrocarriles del Oeste de España. La primera de ellas disponía de la estación de Príncipe Pío (viajeros y mercancías), Imperial (mercancías), teniendo además, la estación de clasificación en Las Matas, a 29 kilómetros de Madrid, M. Z. A. disponía de la estación de Atocha (viajeros), Cerro de la Plata (mercancías) y Cerro Negro (clasificación de material y depósitos), mientras que la estación del Oeste a España,

controla sólo con la estación de Delicias. Pero existían, además, otra serie de líneas secundarias —lo que significaba estaciones secundarias— como la del ferrocarril Madrid a Aragón, con estación única en el Niño Jesús, el ferrocarril de Madrid a Villa del Prado —con la estación de “Goya”, y el ferrocarril de la C. M. U., con estación en Bravo Murillo y que unía —como he señalado al comentar los proyectos de González del Castillo— Madrid con Colmenar Viejo¹⁷.

Lo importante era que las tres líneas principales se encontraban unidas por una vía de circunvalación: ante ello, e intentando establecer el Plan de Extensión, la Técnica Municipal señala la necesidad de variar la situación de las estaciones de ferrocarril que se encuentran en la parte Sur y Suroeste, debido a que las estaciones de clasificación se encuentran en la parte norte y este —de Pozuelo a Canillas— significa un importante eje de desarrollo, el plan señala la necesidad de coordinar los servicios de las tres compañías con el fin de establecer: 1) un ferrocarril de circunvalación; 2) la construcción de una línea Norte-Sur que enlazase Atocha con el ferrocarril de Burgos, (entonces en construcción), precisando que dicha vía debía ser subterránea; 3) la construcción de una estación Norte de mercancías en las proximidades de Fuencarral; 4) la construcción de una estación de viajeros junto al antiguo hipódromo (próxima, por tanto, a los nuevos ministerios), y 5) decidir nuevo emplazamiento a la estación del Niño Jesús y a la de Goya. De nuevo la Técnica señalaba como un error el que, hasta el momento, el Municipio hubiese sido ajeno siempre al reemplazamiento de las estaciones y destacaba un hecho importante; la necesidad de que el Ayuntamiento fuese consciente de la importancia que para la ciudad significaba asumir la capitalidad y por ello planteaba como necesario que la reforma de Madrid no fuese sólo un asunto local, dependiente por tanto de la hacienda municipal, solicitando para ello fondos y ayudas del Estado.

Paralelamente a lo señalado, la propuesta de la Oficina Técnica Municipal trataba tres temas, complementarios a los ya expuestos, que eran: el trazado de las vías secundarias del Extrarradio, estudios de nuevos espacios libres —frente a los económicamente caros del Plan Zuazo— y análisis concreto del trazado de la Castellana. De modo nuevo —e influida por las propuestas de los arquitectos alemanes— la Técnica no definía, en caso de la Castellana, la ciudad desde el bloque o desde el diseño del mismo, sino que lo planteaba desde la vivienda, desde la célula, porque como comenta el propio Lorite, la necesidad de fijar a priori “...los coeficientes de densidad deducidos de un número de habitantes por hectáreas... deja entrever el temor a la demasía de los proyectistas y a los apetitos de la empresa urbanizadora”¹⁸. El Plan de la Técnica Municipal presenta pues grandes diferencias respecto a los esbozados anteriormente: rechaza el diseño, niega la posibilidad de organizar una ciudad ideal, y opta, por el contrario, por un realismo que no había sido planteado hasta el momento; entiende que la ciudad es un foco de tensiones económicas y pretende, por tanto, resolver el conflicto urbano sólo cuando exista una política sobre el suelo.

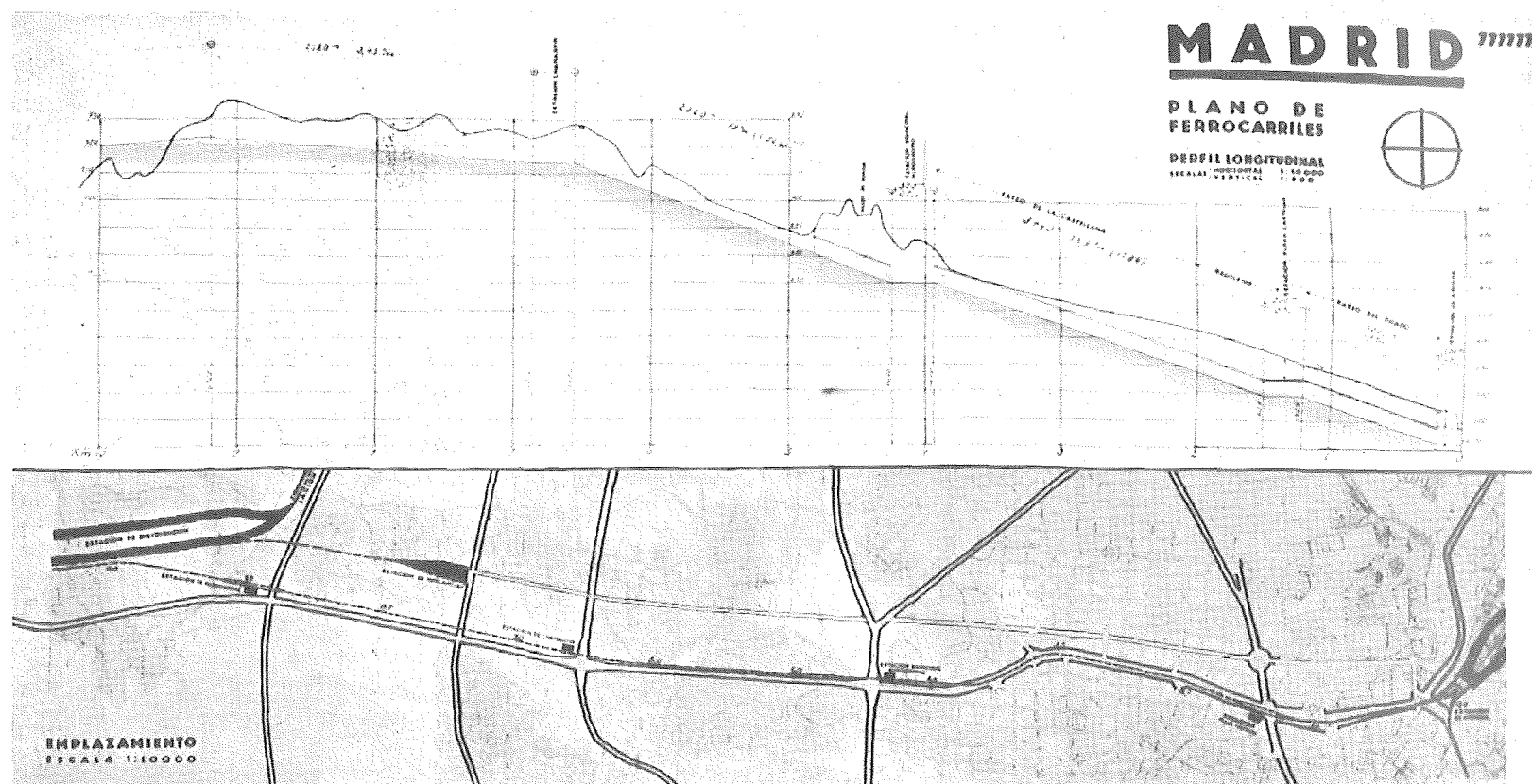
Ignoro cómo el Ayuntamiento recibió el Plan, aunque, desde el punto de vista administrativo, fue —como tantas otras veces—, aceptado y aprobado. Quizá algunos vieron en el Plan la posibilidad de desarrollar los esquemas de una economía basada en el déficit público y, contra ello, Lorite señala en el “Informe” cómo la pretensión de



la Oficina Técnica no era dar soluciones momentáneas a problemas económicos concretos, sino definir, de una vez por todas, el futuro de la ciudad "...El problema de la extensión de Madrid, el de la formación de la gran ciudad, no es un problema exclusivamente municipal. Ni sus medios económicos, ni su legislación, ni su formación político-administrativa le permiten acometer sólo tan magno problema, y mientras quieren tratarlo como un proyecto más, como un medio municipal de resolver la crisis obrera o mejorar servicios, irá al fra-

caso"¹⁹. Resulta evidente que Lorite, y en general la Oficina Técnica, tenía que los miembros del Ayuntamiento tomaran —como de hecho ocurre con los concejales socialistas Muíño y Saborit— el plan como una forma de remediar el paro obrero existente, puesto que la política de fomentar las obras públicas para así aliviar el paro se había planteado como posible paliativo a la crisis, pero también es verdad que para los autores del proyecto, por encima de una solución momentánea, existía el problema de definir la gran ciudad desde supuestos de

S. Zuazo y H. Jansen. Plan de Ferrocarriles. Sección del proyecto y plano del trazado. Plan de Ordenación. Madrid, 1929.



clase, temerosos de que los políticos, en un intento por dar soluciones a la crisis económica, formularan propuestas de consecuencias irreversibles para la ciudad como la que, en el mes de julio de 1931, había planteado Indalecio Prieto sobre la construcción de dos ciudades-jardín en la zona de El Pardo, de consecuencias —de haberse llevado a cabo— desastrosas en la ciudad, al rodear y reducir la zona de ocio proyectada en la ribera del Manzanares²⁰. —

Asumiendo los esquemas de una política municipal, para Besteiro —dentro de su línea reformista— el adoptar el problema de la vivienda como posible solución a una radicalización obrera implicaba desarrollar la construcción de éstas por encima de cualquier consideración del hecho urbano. Besteiro, como he señalado en otro momento, era partidario de fomentar la construcción de colonias de

casas baratas fuera de la ciudad, en el Extrarradio, y, en este sentido, Muiño, en el texto publicado en 1933 con el título *Memoria sobre la labor realizada por el primer Ayuntamiento de la Segunda República Española*, señala cómo "...en las grandes ciudades, el centro de la actividad comercial se halla en el centro de la población, pero las zonas de vivienda se sitúan ventajosamente en los sitios más sanos de las afueras, donde por el menor precio del suelo, es posible vivir con el mismo gasto, más desahogadamente, e incluso formar ciudades-satélites constituidas por casas-jardín. Esta solución es la mejor, no sólo desde el punto de vista higiénico, sino incluso desde el económico y social; además, fomenta el espíritu de cooperación y ahorro, que es muy halagüeña la idea de vivir en familia en un hotelito, pero no la de llegar a poseer un cuarto interior en una casa de

vecindad²². En este sentido, tanto Muiño como Saborit, intentarán desarrollar una importante campaña para relanzar el programa de la construcción de casas baratas —el P. S. O. E. propone incluso la realización de 3.000 viviendas en un cierto momento de 1932²³ sin comprender que tal actividad, fuera de un estudio urbano conjunto, podría tener consecuencias negativas en el futuro de la ciudad.

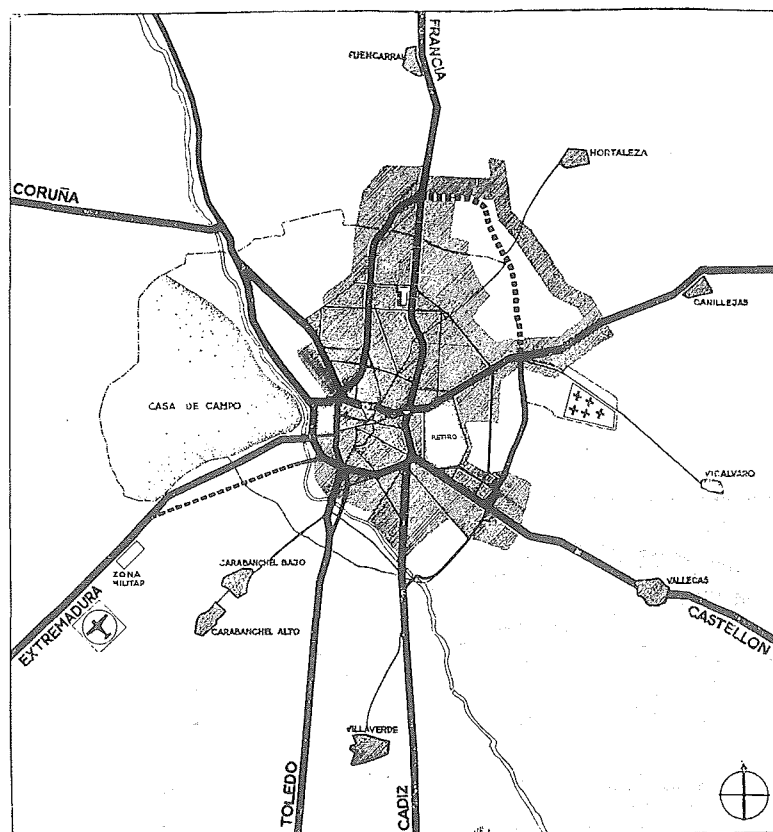
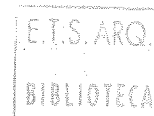
Los artículos que publica Saborit en 1930 sobre la necesidad de establecer ciudades-jardín municipales, las propuestas que elaboran sobre reformas y arreglos de jardines, apertura de puertas de la Casa de Campo o sobre construcción de mercados, reflejan una visión de la restringida ciudad que identifica la gestión socialista con la posibilidad de resolver —gracias a la ciudad— problemas sociales inmediatos, pero que nunca significan cuestionar el modelo urbano existente. Se plantearon pues su actividad como intento de desarrollar una solución a la crisis obrera y no como la posibilidad de desarrollar una gestión en la ciudad.

En el mes de noviembre de 1932 se constituye, dentro de la idea apuntada en su día por Lorite al plantear la necesidad de un Consejo que coordinase a los interesados en desarrollar el plan de Madrid, el llamado Gabinete de Accesos y Extrarradios de Madrid²⁴. La primera característica de importancia del Gabinete fue que el Estado no sólo participaba de la empresa sino que, además, se encargaba de coordinar y promover la actividad. Frente a una visión miope, ligada a las reformas inmediatas de Madrid, reaceptaba el destacar la capitalidad de Madrid para lo cual se intentaba sentar las bases de la gran ciudad tanto tiempo deseadas. En síntesis, el proyecto se planteaba el desarrollo del enlace de las líneas férreas, coordinando éstas, de forma que pudiese eliminarse las diferencias existentes entre las grandes líneas y pudiese construirse un servicio de cercanías que, concebido en tal forma “y ...plenitud de medios y de facilidades que sea la base más firme del grancioso Madrid futuro”²⁵. Retomando la recomendación de Lorite sobre el establecimiento de un eje subterráneo que uniese la estación de Atocha con la situada en el Hipódromo, la idea, expuesta como señala Prieto en términos de gran simplicidad, planteaba la construcción de una vía subterránea que recorriendo Madrid de Sur a Norte, enlazase las grandes vías que afluyen a la ciudad; la del Oeste, la M. Z. A. y la del Norte³⁰.

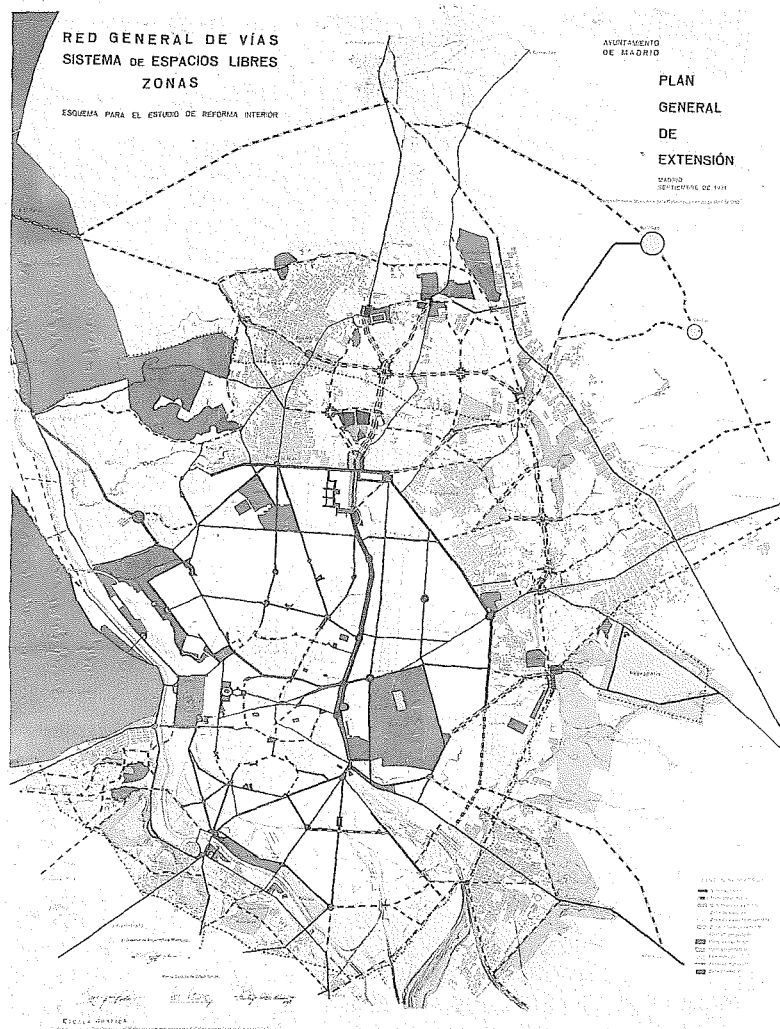
El problema básico consistía en definir el recorrido del enlace subterráneo de la M. Z. A. y la Compañía del Norte puesto que, como he comentado, la primera disponía de las estaciones de Atocha (para viajeros), Cerro de la Plata (mercancías) y Cerro Negro (para clasificación de material) mientras que la segunda contaba, a su vez, con las estaciones de Príncipe Pío (viajeros y mercancías), Imperial (mercancías) y Peñuelas (también mercancías) contando con la estación de clasificación de Las Matas, a 24 kilómetros de Madrid. En este sentido se intentaba paliar que una ciudad como Madrid, que se extendía de forma habitual hacia el Norte, tuviese sus estaciones en los puntos más bajos de la ciudad, lo que suponía un importante factor antieconómico porque el acarreamiento cuesta arriba de los vagones cargados significaba, entre otras cosas, un encarecimiento de la vida de Madrid.

Pero Prieto pretendía no sólo dar solución a un problema concreto, como era el del ferrocarril, sino que tomándolo como pretexto

S. Zuazo y H. Jansen. Plan de Carreteras.
Concurso Extensión de Madrid. 1929.



quería establecer un sistema de transporte económico que facilitase el viejo sueño del plan comarcal con el cual lograr, finalmente, establecer viviendas dignas para los habitantes de Madrid. Así, en cierto momento Prieto diría “...la vivienda en Madrid es cara porque todos los elementos de la construcción son caros y, principalmente, porque el valor del suelo ha adquirido en Madrid un precio artificioso e injusto en una ciudad que tiene todos los ensanches imaginables, que tiene todos los ensanches posibles”³¹, y su planteamiento sobre la ciudad diferiría sobre los que todavía, en 1933, plantean la reforma interior. Para Prieto la idea de desarrollar no coincide con la planteada en el Ayuntamiento —grandes obras públicas para así paliar el paro obrero— sino que, en mi opinión, lo que intenta es, como antiguo Ministro de Hacienda, coordinar las inversiones del capital español a tra-



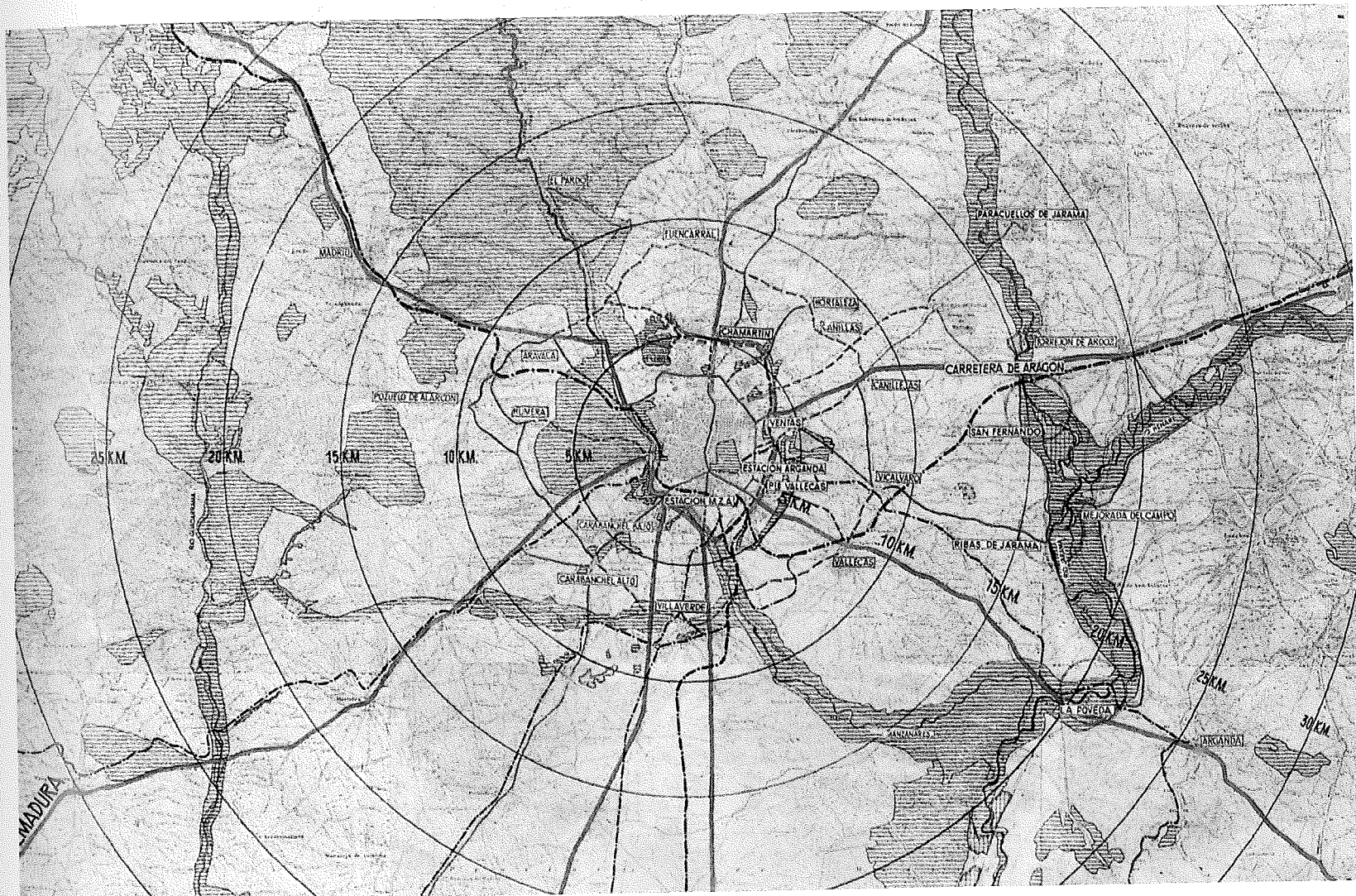
vés del Estado. En algún sentido la actitud de Prieto recuerda la de Campomanes, en lugar de plantear una economía política, intenta, por el contrario, llevar a cabo una política económica importante, que se refleja en aquellos aspectos en los que el gran capital domina. En este sentido y como señala la "Revista de Economía Socialista"³² en su número 4 de 1934, el capital, consciente que Prieto puede intentar una

estatalización de la red de ferrocarriles, ha forzado que los valores en Bolsa de las compañías experimenten un importante incremento "...en diciembre de 1932, M. Z. A. se cotizaba a 160, 50 y Norte a 212. En febrero de 1933, la cotización baja a 158 y 209 respectivamente. En abril del mismo año la baja se acentúa y se alcanzan las cotizaciones de 150 y 181. En julio se observa una mejoría y la cotización era de 178 y 191. En fin, el 13 de enero de 1934, M. Z. A. se cotiza a 241, 50 y Norte a 243. Es decir, en este escaso lapso de tiempo hay diferencias de un orden que se aproxima a los cien enteros.

Es desde esta óptica como asume Prieto la idea de coordinar la actuación de los ferrocarriles, al entender que la intervención del Estado debe ser permitir tanto bajar los precios del transporte como desarrollar y colonizar zonas hasta el momento desamparadas. En este sentido, y refiriéndose a Madrid, entiende que el desarrollo del sector Norte de la ciudad equivale a fomentar la riqueza y su idea sobre Madrid es clara: unir la capital con la Sierra significaba buscar suelo urbano que se pueda urbanizar a precios accesibles, dejando, como había señalado Lorite, el Valle del Jarama como nuevo lugar de ocio y recreo. La forma de llegar a tal resultado se plantea desde el abandono —literal— de la estación de Príncipe Pío, forzando de este modo que la estación proyectada en el antiguo hipódromo se convirtiese en el corazón de la ciudad. Al mismo tiempo, y en su deseo de conquistar la Sierra, señala la necesidad de electrificar la vía férrea estableciendo dos ramales: uno a Ávila y otro a Segovia. De este modo, una vez unida la estación de Atocha a la nueva del hipódromo, se llevaría el tráfico hacia la estación clasificadora de Las Matas con lo que el recorrido, que se convierte en el eje de desarrollo del Plan Regional, sería: Atocha, Cibeles, Colón, Giner de los Ríos, Hipódromo, Chamartín, Fuencarral, El Pardo y Las Matas³³.

La antigua pretensión de organizar los núcleos-satélites de El Pardo —propuesta realizada años antes por el propio Prieto— o de desarrollar entre San Fernando de Henares y el Jarama, una ciudad industrial, tal y como lo había señalado Lorite en 1929 apenas cuatro años antes, ahora ya carece de sentido. Desde el Estado —y a través de Prieto— se intenta llevar a cabo el esquema desarrollado en la Técnica Municipal de 1931 y para ello se confía a Zuazo la misión de llevar a cabo el proyecto.

Valorando a Zuazo como el elemento alrededor del cual se define la actividad de Prieto en el terreno urbanístico, el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio propone, en 1933, la realización de un plan comarcal para Madrid basándose en la reforma planteada en el ferrocarril³⁴. Señalaba el Gabinete que la extensión debía entenderse desde los trazados ferroviarios y su electrificación, planteando la dificultad existente para llevar a cabo el plan en caso de no seguir esta pauta, puesto que sólo garantizando un acceso rápido y económico podía la ciudad plantear, desde supuestos reales, su desarrollo. Al mismo tiempo se entendía que las dificultades para llevar a cabo el plan eran grandes al no existir un control sobre el suelo, para lo cual se planteaba la necesidad de crear éste a través de una red de zonas de expropiación que paralizarían el incremento especulativo del valor de los terrenos, y se comentaba, cómo esta actuación debía complementarse con otra sobre impuestos de "plusvalía" que permitiesen al Estado apropiarse de los terrenos afectados por los beneficios de los aumentos de valor³⁵.



De este modo, el Plan Comarcal precisa cómo "...los términos municipales incluidos en el Plan Comarcal no pueden serlo de manera definitiva, sino que deben situarse dentro de él en función del tiempo, y con sujeción a las distintas etapas que siga el proceso de puesta en marcha del trazado"³⁶. En una primera etapa el plan debía afectar a los pueblos más directamente influenciados por la electrificación y serían, de Madrid a Ávila, Aravaca, Pozuelo, Las Rozas, Las Matas, Torreloredones, Galapagar y El Escorial, así como al ramal subterráneo. Es evidente que el proyecto de Plan Regional enunciado por la Técnica de 1931 (que refleja las influencias del urbanismo inglés del "Greater London") se sigue, en 1933, en el proyecto de Plan Comarcal del Gabinete de Accesos y Extrarradios de Madrid. La segunda etapa del plan significaba, siempre en función del Plan Ferroviario, construir las líneas de semicircunvalación de Fuencarral a Vicálvaro; la etapa tercera pretendía incorporar al núcleo central zonas ya muy alejadas como San Sebastián de los Reyes, Colmenar Viejo, San Agustín de Guadalix, Manzanares del Real, Miraflores de la Sierra, Venturada, Cabanillas y Valdemoro, intentando, por último, con la cuarta etapa, que se enlazasen las líneas del Norte con el ferrocarril en construcción Madrid-Burgos, para ocupar así, en su totalidad, la Sierra.

El plan definía pues dos claros ejes de crecimiento: uno hacia el Norte y el otro hacia el Sur, intentando abarcar las cuencas del Jarama y del Henares hasta dominar Aranjuez. En cada uno de los ejes se planteaba la existencia de poblados-satélites y se distinguían dos opciones: la de núcleos con vida independiente, con grandes zonas de vivienda y trabajo indispensables para su funcionamiento urbano y la segunda, con poblados dedicados a zonas de trabajo o vivienda exclusivamente, y cuya vida dependería de otro poblado principal. Éstos podrían ser entonces poblados de residencia y poblados industriales.

Formuladas estas valoraciones, el plan indicaba la existencia de nuevos núcleos-satélites, de tipo residencial, en la zona Norte de la ciudad, así como otros núcleos-satélites industriales, donde pudiesen instalarse industrias manufactureras, en las proximidades de Hortaleza, Canillas y Canillejas. De este modo, las primeras poblaciones-satélites estarían en Las Matas —punto clave en todo el Plan Comarcal al estar situada en ella la estación de distribución de la Compañía del Norte— y en Villaverde que, por su situación entre Fuencarral y Colmenar Viejo, aprovecharía tanto sus óptimas condiciones geográficas como el ser punto de bifurcación del ferrocarril del Norte y del directo de Burgos. Se señalaba que la población podría extenderse sobre unas 300 hectáreas y se destacaba que, aplicando un prudente coeficiente de densidad, podría tener una población media de 60.000 habitantes mientras que el poblado de Las Matas, por el contrario, ocuparía unas 200 hectáreas y podría albergar a 35.000 habitantes.

El proyecto había llevado al extremo las recomendaciones de Lorite sobre la necesidad de definir el plan desde la realidad, desde el contacto con los propietarios del suelo y con los consorcios y, en ese sentido, el Plan Comarcal se ha concebido, casi exclusivamente, desde el ferrocarril y su trazado. Los problemas políticos que planteó tal actitud fueron importantes, puesto que significaba potenciar el ferrocarril Madrid-Burgos por parte del Estado, y esta actitud —fomentar o criticar el ferrocarril Madrid-Burgos por parte del Esta-

do— fue una de las más importantes polémicas económicas de estos años. Poco a poco, sin embargo, las actuaciones sobre el Plan Comarcal fueron diluyéndose, y sólo la labor desarrollada por el Ayuntamiento sobre la reforma interior de la capital toma relevancia, además de dos hechos notables como fueron el proyecto de Nuevos Ministerios en la Castellana —que escapa al tema del Plan Regional— y el proyecto que un grupo de jóvenes arquitectos presentó a Prieto para establecer, en el Jarama, un lugar de ocio donde se pudiese aprovechar las orillas para llevar a cabo unas "Playas del Jarama".

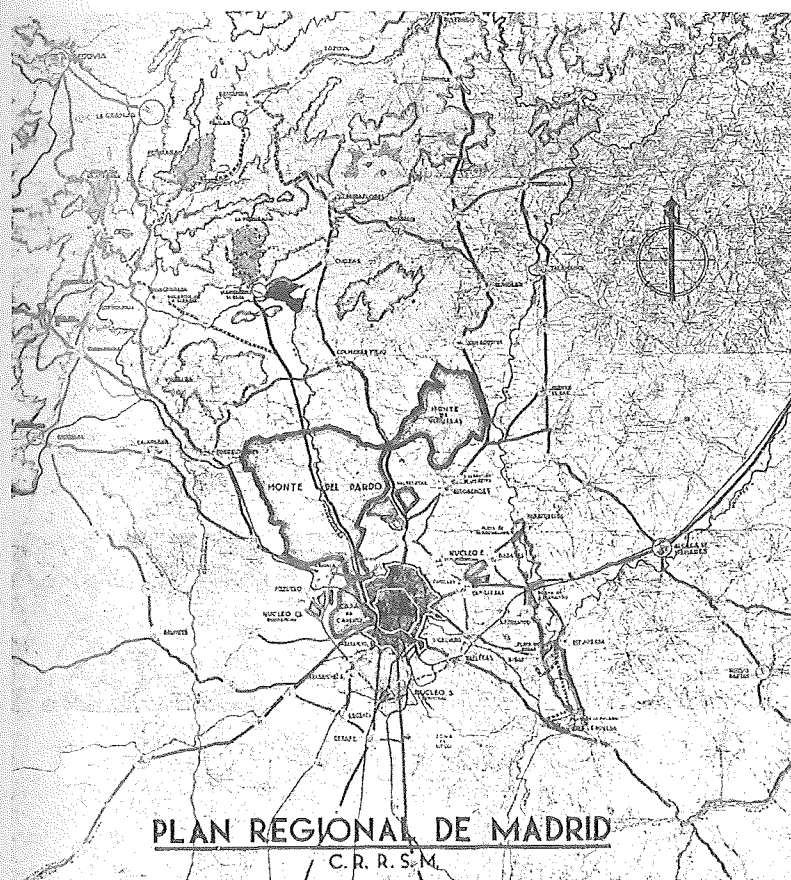
El Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid (CRRSM).

Quizas extrañe a quien estudie el Plan Regional de Madrid elaborado por el "Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid" (CRRSM) la fecha de 1939 en que fue editado por el gobierno de la República. Y sorprenderá porque a los pocos meses de aquel mismo 1939 —concretamente en los últimos días de marzo— las tropas franquistas entran en la ciudad poniendo así fin a la contienda ¿cómo se explica que la República decidiese gastar tiempo y hombres en la edición de algo tan singular como son los esquemas de un Plan de Desarrollo de la Capital —en pleno desastre final— para el quimérico caso, fuera de toda lógica en 1939, de que el campo republicano ganase la guerra? Es evidente que no existe una respuesta lógica, y lo que muchos piensan es que únicamente el carácter de espaldas a la realidad de la República pudo explicar tal disparate.

Frente a esta idea, sólo podemos justificar la publicación del plan —ante la inminente catástrofe— de una forma; que el Comité quisiese, sacándolo a la luz, dejar testimonio ante la historia de su actitud, de su postura ante el hecho urbano, sabiendo, sobre todo, que los arquitectos del bando contrario tenían sobre la ciudad opiniones tan antagónicas como las que ya Victor D'Ors había publicado en la revista "Fe", en su plan de ordenación de Salamanca, o como las que Paz Maroto desarrollaba para Madrid en aquellos años.

Aceptemos entonces el Plan Regional de Madrid como el testimonio último de un trabajo iniciado por el Comité de Reforma y Reconstrucción en 1937 e introduzcamos el tema.

Desde el inicio de la contienda el Gobierno de la República creó una "Junta de Conservación y Protección del Patrimonio Artístico", a la que encomendó la misión, tal como indica su propio nombre, de conservar y proteger las obras de arte puestas en peligro por la guerra. Por ello, y como consecuencia de los bombardeos aéreos que sufrió la capital desde el 28 de agosto de 1936, en noviembre del mismo año se remitió desde Madrid a Valencia un primer cargamento de obras de arte. Precaución útil, puesto que entre el 14 y el 25 de noviembre la aviación bombardeó el Museo del Prado, la Biblioteca Nacional y la Academia de San Fernando aunque, afortunadamente, las obras que allí se encontraban habían sido ya evacuadas y sólo el Palacio de Liria, que no lo había sido, resultó incendiado por el bombardeo logrando salvarse las obras de arte existentes en su interior gracias a la actuación de los milicianos del "Quinto Regimiento". Ante el temor a posteriores bombardeos que dañasen los monumentos de la ciudad, el 2 de abril de 1937 se constituye, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, el llamado "Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid",



con el fin de establecer una coordinación de los servicios de sanidad, suministros de agua, electricidad, protección a monumentos, desescombro y socorro de bombardeos.

El 29 de junio del mismo año, tras dar a conocer la serie de circunstancias que aconsejan modificar el Comité, se forma otro, esta vez definitivo, constituido, según su reglamento, por “un delegado del gobierno, figurando como vocales el alcalde de Madrid, el presidente de la Diputación Provincial, el delegado del Gobierno en los Canales de Lozoya, el presidente de la Junta delegada de incautación, Protección y Salvamento del Tesoro Artístico, el jefe de la Comandancia de Obras y Fortificaciones, el jefe del Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la pro-

vincia, el funcionario del Cuerpo Pericial de Contabilidad y el abogado del Estado que actúen como tales en el Gabinete Técnico de Acceso y Extrarradios, el arquitecto jefe de la Sección de Urbanismo y el ingeniero jefe de Vías Públicas del Ayuntamiento”, y se especificaba, en el Decreto de Constitución, que el Presidente del Comité sería, como delegado del gobierno, don Julián Besteiro, precisándose que el Secretario del Comité debería ser un técnico.

Queda claro —por el acta constitutiva del Comité— que su competencia consistía en unificar los servicios de defensa y conservación del patrimonio artístico, reconstrucción, desescombro, urbanización y saneamiento de la Capital, pero además, y desde el primer momento, se introduce entre sus obligaciones la de definir “...todo lo relativo a la reforma interior, extensión y plan comarcal que haya de integrar el futuro de Madrid, así como la regulación de accesos, comunicaciones, transportes y servicios relacionados con el plan o planes mencionados”. La idea de establecer en el Comité una doble labor venía dada en parte por los bombardeos que padecía la capital pero expresaba también la voluntad de, finalmente, llevar a cabo los planes de reforma y extensión que, desde 1919, se habían venido proponiendo para la ciudad. Así, frente a las brigadas de desescombro que actuaban en los edificios alcanzados por las bombas y frente a los estudios realizados para instalar apeos, proteger monumentos, suministrar agua y energía, el Comité convoca a 65 técnicos entre los que figuran, en nombre del Ayuntamiento, L. Bellido y J. Lorite como representantes del Gabinete de Accesos y Extrarradios; el doctor Ortega, ingeniero jefe de Sanidad Municipal; José Casuso, ingeniero jefe de Vías Públicas del Ayuntamiento; Fernando García Mercadal como representante de la sección de Urbanismo, y Roberto Fernández Balbuena como Arquitecto de la Junta del Tesoro Artístico Nacional.

Éstos son, caso sin excepción, los técnicos y estudiosos que desde 1919 han venido trabajando en los distintos planes de ordenación del Extrarradio, y figuras como Casuso (coautor del plan del 26), Bellido o Lorite (autores del plan de 1931), García Mercadal (autor de un texto en 1930 sobre el Plan Regional), Teodoro Anasagasti o Roberto Fernández Balbuena, determinan la importancia que adquiere el Comité aunque también se incluye en él un equipo de jóvenes arquitectos entre los que figuran López Durán, Aizpiroz, Diego Méndez, Luis Moya, Bidagor....

No creo que el nombramiento de Besteiro como presidente del Comité sorprendiese a muchos: su interés por el tema de la política municipal, apuntando desde 1920, se había desarrollado primero a lo largo de la dictadura y después en los momentos de la República, de manera que sus ideas sobre la ciudad y sobre la solución al problema de la vivienda eran conocidas para la mayoría: así, al señalar en la introducción del “Plan Regional cómo ...no se trata, en realidad, de dar una vivienda digna a cada familia, sino que el tema debe plantearse en términos de permitir concebir viviendas económicas dirigidas al proletariado y construidas por el Ayuntamiento”.

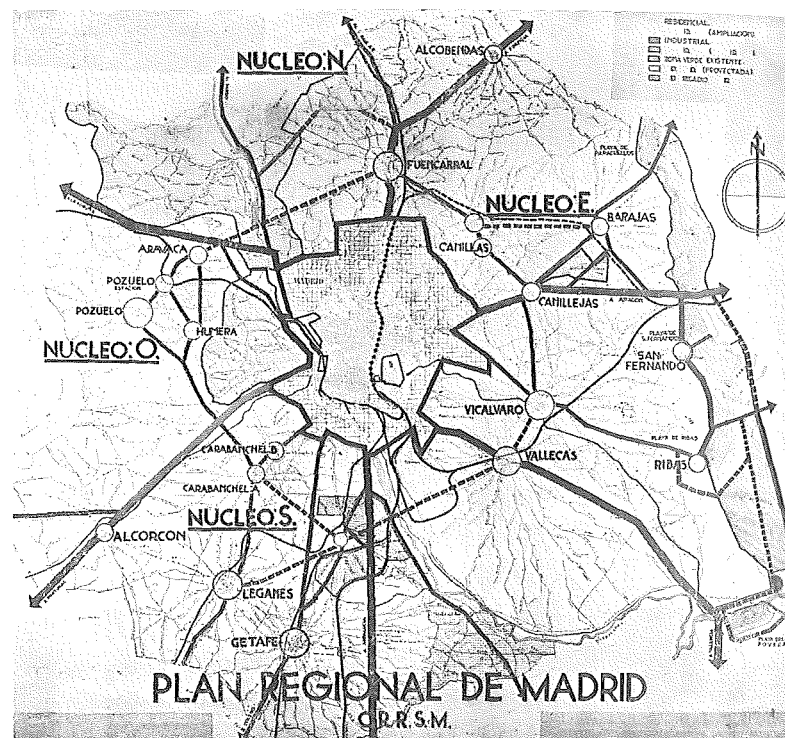
Besteiro rompía la idea de una presidencia puramente nominal y exponía, en el prólogo, las ideas del PSOE sobre la ciudad. Asumía de esta manera la propuesta de un centro urbano dotado de una notable infraestructura, y para ello proponía crear en él un importante número de equipamientos (casas de baños, mercados, bibliotecas...)

que completasen las dotaciones al tiempo que, como solución al problema de la vivienda, apuntaba la necesidad de construir colonias de viviendas unifamiliares que pudiesen acogerse a la Ley de Casas Baratas. Enfrentado a los que —por influencia vienesa— proponían construir grandes bloques de habitación con zonas y dotaciones comunes, la política municipal de Besteiro durante los años de la República se había reflejado, en el interior del Ayuntamiento de Madrid, en las actuaciones que sus dos hombres de confianza —Muiño y Saborit—, elegidos concejales en 1931, que desarrollaron tanto en el interior de la Corporación como a través de la revista municipalista del PSOE “Tiempos nuevos”. Marcando en cierta medida esta línea de actuación, el propio Besteiro había publicado en 1934 un artículo titulado “Socialismo Municipal”, en el que señalaba cómo “...la influencia del socialismo en la vida municipal de las naciones rectoras de Europa constituye siempre una gloria del socialismo universal”, al tiempo que añadía: “...la República nos ha puesto a prueba y ha dado acceso a la política municipal a muchos camaradas nuestros en todo el área nacional. Ahora se trata de ...asegurar el éxito de nuestra acción mediante una actuación sistematizada y un auxilio recíproco de los camaradas encargados de funciones edilicias en diversos ayuntamientos”.

La labor llevada a cabo por Muiño y Saborit no fue, por desgracia, todo lo brillante que pudo haber sido y tanto a través de la *Memoria sobre la labor realizada por el Primer Ayuntamiento de la II República Española*, que publica en 1933 el mismo Muiño, como por las referencias que aparecen en la revista “Tiempos Nuevos”, sabemos que su actividad se centró, básicamente, en potenciar los equipamientos, dotando —como hemos comentado— a la ciudad de mercados, casas de socorro, casas de baños... y olvidando la posibilidad de iniciar una política de transformación de la ciudad al enfrentarse a la jerarquización de espacios y funciones existentes. En este sentido una anécdota puede reflejar su idea del espacio urbano y su modo de entender la ciudad; en 1934 el propio Muiño plantea desde el Ayuntamiento —y así lo recoge el diario “Informaciones”— la necesidad de proceder al derribo del Cuartel del Conde Duque, “...a fin de poder utilizar sus terrenos con fines municipales”. Es entonces evidente que para Muiño —o, lo que es lo mismo, para Besteiro— en el centro de la ciudad sólo debe darse solución a los problemas de dotaciones mientras que en el Extrarradio los poblados-satélites deben ser los núcleos que resuelvan los problemas de vivienda. Poco importa ahora, en 1934, que estos esquemas contradigan los enunciados años antes por Kautsky y que son aplicados por los socialistas vieneses. Y extraña sobre todo porque, como ha estudiado Pedro Riba, la influencia de Kautsky en Besteiro es manifiesta.

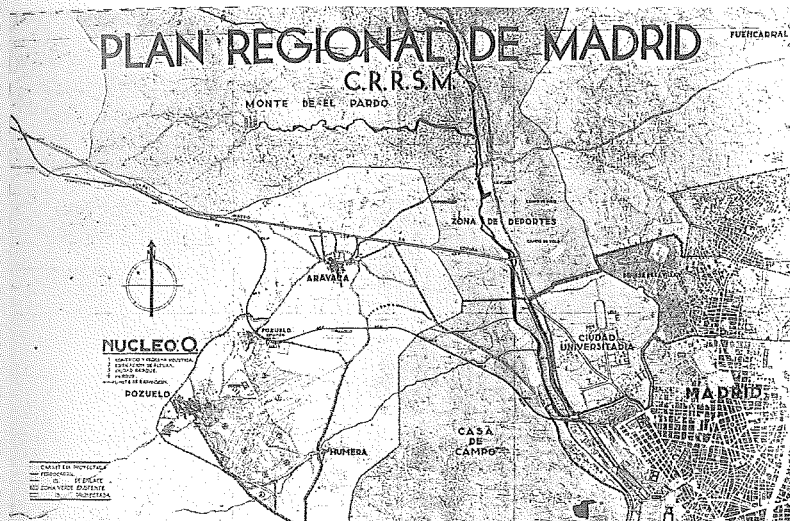
En el prólogo que redacta para el *Plan Regional de Madrid* se modifican las referencias y Besteiro nos introduce de lleno en el ejemplo inglés, primando las referencias al “Greater London” sobre cualquiera otra, con lo que la actitud de Muiño de 1934 parece señalar cómo Besteiro había adoptado ya tal postura. Olvidando la más reciente influencia alemana —sobre todo la presencia y las recomendaciones de Bonatz tras el concurso de 1929— y que se había visto reflejada en el proyecto de la Oficina Técnica, en la formación teórica de Lacasa con Wolf y su colaboración en el Plan de Extensión

*Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid (C.R.R.S.M.).
Plan Regional. Ubicación de los núcleos
satélites próximos. Madrid, 1939.*



de Dresde, en la estancia de Mercadas en la Escuela de Urbanismo de Charlotemburgo, en Berlín, o en la traducción que poco más tarde hace del texto de Otto Bünz, Besteiro, insisto, reivindica el sentido del urbanismo inglés.

Existe pues una aparente contradicción entre las ideas que sobre el urbanismo defiende Besteiro y las que conocemos en los componentes del Comité, y esta contradicción podría hacernos pensar que el nombramiento de Besteiro fue, básicamente honorífico. Sin duda alguna hubo mucho de esto, puesto que la figura de Besteiro era ya clave en los años de la defensa de Madrid, pero también es indudable que en lugar de redactar un prólogo ligero, “patriótico”, como correspondía al momento, Besteiro sorprende al lector al redactar un texto con pretensiones teóricas que, y esto es lo más importante, poco tiene que ver con el estudio que se plantea a continuación. La imagen de ciudad que defiende es una propuesta vaga, superada por las circunstancias y donde se incluyen estudios ya elaborados, como



son los principios defendidos por Lorite en 1931, el programa de ocio iniciado por Mercadal en el proyecto de las playas del Jarama y los núcleos-satélites que figuraban en el Plan de Acceso establecido por Prieto y donde se aceptan los trazados de nuevas poblaciones difundidas por Bünz. Éste es entonces un punto importante a estudiar en la Memoria y constituye, como más tarde veremos, el tema más importante del Plan Regional.

Ocurre, sin embargo, que el CRRSM había asumido desde el primer momento de su creación otras misiones además de la elaboración del Plan Regional y su actividad merece ser señalada. Desde un principio el CRRSM se estructuró en equipos encargados de atender el socorro de bombardeos, la campaña sanitaria, garantizar los suministros de agua a la población, protección de monumentos y el desarrollo de reformas urbanas. Comentemos brevemente la actividad de cada uno de los equipos. Desde los primeros momentos de la guerra, Madrid sufrió bombardeos —tanto aéreos como desde el frente de la Casa de Campo— que afectaron a la zona oeste de la ciudad al resultar castigados los barrios de Centro, Hospicio, Universidad, Chamberí y Latina, teniendo que ser evacuadas las zonas de la Dehesa de la Villa, Argüelles, Gaztambide, Vallehermoso, Guzmán el Bueno y Ferraz, así como las zonas de la carretera de Extremadura, Goya, Marqués de Comillas y la Salud, enviándose sus habitantes a barrios más seguros —tanto por estar más alejados del frente de la Casa de Campo como por existir la convicción de que los franquis-

tas no bombardearían los núcleos urbanos pertenecientes a la clase alta, como eran el barrio de Salamanca, Chamartín y General Sanjurjo, además de las zonas de Narvéez e Ibiza. Y si a este trasvase de población añadimos que las zonas de Bailén, Vistillas, Puente de Toledo también resultaron dañadas y sus habitantes evacuados a las partes citadas, comprenderemos el caos en el que se encontraba la Capital en 1937. El equipo del CRRSM encargado del socorro al bombardeo desarrolló entonces una importante labor, y, ante la magnitud del trabajo, se subdividió en las siguientes secciones: socorro a fincas bombardeadas —existían doce equipos, uno por cada barrio—; brigadas de desescombro (otra también por distrito); un equipo de conservación de apeos y uno de estudios técnicos. Para los desescombros y almacén de materiales se organizaron vertederos en las zonas de Legazpi, en el Paseo de Ronda (a la altura de Pacífico) y en Argüelles.

Entre el mes de junio de 1937 y el de mayo de 1938 los equipos encargados del socorro a fincas bombardeadas acudieron a un total de 7.992 fincas dañadas, según detalló la memoria descriptiva con motivo del primer año de actividad; elaboran una completa información por zonas y destacando los edificios que se conservaban en buen estado y por el contrario, los que habían sufrido daños, calificando en este caso su alcance. Anasagasti, en el mes de marzo de 1938, señalaba cómo "...desde hace seis meses, los técnicos y obreros del Servicio de Socorro de bombardeos han prestado asistencia a un total de 6.300 casos. Para ello Madrid está dividido en equipos de distrito, con guardia permanente. En la actualidad hay 2.000 obreros para esta función dirigidos por cincuenta técnicos", y completaba la información al añadir: "...el estudio de fincas siniestradas se lleva a cabo numerando las manzanas de casas en un plano... a escala 1:5.000. La zona comprendida en este plano está limitada por las calles Moret, Cea Bermúdez, Bravo Murillo, Paseo de la Castellana, Recoletos, Prado y Yererías, Ronda de Segovia, Bailén y Paseos de Rosales. En ella figuran clasificadas 872 manzanas".

También fue misión del CRRSM, a través de otra de sus secciones, ocuparse de la delicada situación sanitaria de Madrid "...contribuyendo a evitar posibles epidemias que agravasen la situación..., principalmente la de tifus", para lo que se habilitó la casa de baños de la Guindalera y la del Parque Municipal de Desinsectación de "Huerta Segura". El Comité atendió el suministro de agua de la Capital y para ello potenció el Canal Este que atravesaba la ciudad de Fuencarral a Vallecas, paralelo primero a la Ciudad Lineal y luego a la carretera de Vicálvaro. Situado a una cota de 710 metros de altura en la divisoria entre el Jarama y el Arroyo del Abroñigal, el canal constaba de seis depósitos capaces de abastecer el densificado barrio de Salamanca. Pero la actividad más conocida del CRRSM en este momento fue proteger de los bombardeos los monumentos de Madrid.

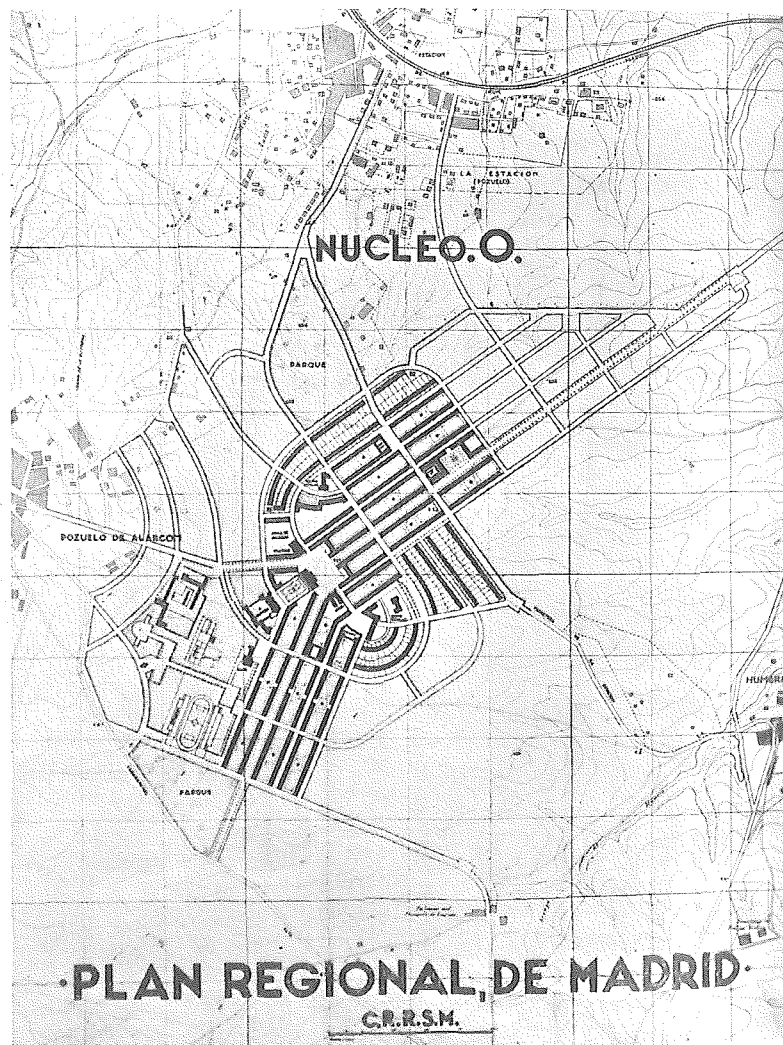
Al igual que los edificios de vivienda, un importante número de monumentos sufrieron daños importantes. Había sufrido ya destrozos irreparables la iglesia de San Sebastián, y un importante testimonio de la arquitectura racionalista de los años veinte, la piscina de La Isla —en el Manzanares— estaba casi por completo destruida. Otros fueron atacados incluso con bombas incendiarias, como fue el caso del Museo del Prado, debiéndose a la casualidad que el

edificio no resultase destruido. Ante ello, y para evitar que los bombardeos pudiesen causar daños irreparables, se decidió que el Comité se ocupase de proteger los más importantes y en este sentido el CSSRM elaboró proyectos de protección de numerosos edificios, organizando defensas consistentes en muros de ladrillo o tinglados formados por sacos terreros y entramados de madera, aunque en ocasiones también utilizaron —mientras se buscaban otros materiales— tabloneros forrados de tela y en cuyo interior se había dispuesto arena. Los proyectos de protección se realizaron sobre edificios que más enlazaban con la historia de la Villa, "... primero en su etapa anterior al traslado de la Corte a Madrid, después con el momento de desarrollo y creación de la ciudad al establecerse ésta y, por último, en el período de embellecimiento que se da en la ciudad en los últimos momentos del siglo XVIII". En este sentido se hicieron obras de protección en los Jerónimos, Torre de los Lujanes, Casa de Cisneros, Capilla del Obispo y Monasterio de las Descalzas; también y correspondiendo al período de la Corte en Madrid, se elaboraron proyectos para el Monasterio de la Encarnación —donde se concedió especial importancia al relicario—, Cárcel de Corte, Palacio de Miraflores y Tordesillas, Portada del Hospicio, la del antiguo Colegio Imperial y la de la destruida Capilla de San Isidro, y se protegieron los mejores elementos de la Capilla de la Orden Terceira, junto a San Francisco el Grande, y de la Capilla de los Cómicos, en la destruida iglesia de San Sebastián; los monumentos de Felipe III y Felipe IV, así como la puerta del Retiro. Por último y dentro de los edificios de la segunda mitad del XVII, se protegió el sepulcro de Fernando VI en la iglesia de las Salesas, el Museo del Prado, las fuentes de Neptuno, Cibeles y Apolo, así como la Basílica de San Francisco el Grande. En total se realizaron treinta proyectos de protección por parte del equipo del CRRSM.

Hubo también durante los momentos de guerra un último equipo, además del que redactó el Plan Regional, cuya misión fue elaborar estudios de reformas viarias aprovechando la destrucción de ciertas manzanas o de ciertos edificios, y en este sentido —utilizando la presencia de los miembros del Gabinete de Urbanismo del Ayuntamiento, entre los que figuraba García Mercadal— se elaboraron distintos proyectos. Uno de ellos consistió en la apertura de una nueva calle frente a la iglesia de San Sebastián, uniendo así la Plaza del Ángel, donde quedaba situado el Palacio de Tepa, con la calle Atocha: para ello se procedió a un estudio sobre la situación y estado en que se encontraba este palacio del siglo XVIII, al tiempo que se planteaba la futura construcción de un Museo de Arquitectura madrileño. Otro de los proyectos de reforma fue ideado sobre una reordenación de la Plaza del Carmen al haber sido bombardeada la esquina de la calle Montera y San Alberto, y se concibió una galería comercial paralela al eje del Ministerio de Hacienda, que cruzaría la calle Aduana hasta desembocar en la calle de Alcalá.

Con otros proyectos se reorganizaron los alrededores de San Francisco el Grande, se reformaba la Plaza de la Independencia —para los que se situaba la Puerta de Alcalá sobre un basamento—, se ordenaba la prolongación del Paseo de Rosales tras la destrucción del Cuartel de la Montaña —de manera paralela en el tiempo a como luego Luis Moya o Ambrós elaborarían sus proyectos franquistas para el "Sueño a la exaltación Nacional" o de la "Casa del Partido"— así

C.R.R.S.M. Plan Regional. Trazado del núcleo Oeste. Madrid. 1939.



como se realizaba una nueva ordenación de los alrededores de la Capilla del Obispo.

De cualquier modo la actividad más importante del CRRSM fue la redacción del *Plan Regional* porque, y a pesar de la fecha de edición, el texto tendría una importante repercusión entre los arquitectos del Nuevo Régimen y, sobre todo, sobre Pedro Bidagor.



Cuando al finalizar la Guerra Civil, en Abril de 1939, se plantea como prioridad fundamental la reconstrucción del nuevo Estado, Madrid —la que hasta el fin de la Guerra fuera Capital del Gobierno Republicano— se encontraba casi por completo destruida por los bombardeos. Poco antes de finalizar la lucha, el “Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid” (CRRSM) presidido por Besteiro había estudiado la situación en la que se encontraba la ciudad tras los bombardeos sufridos, analizando los daños sufridos tanto en las inmediaciones de Argüelles y Princesa como en las áreas inmediatas al Puente de Toledo, Puente de Segovia y Embajadores, detallando, además, dónde se encontraban las montañas de escombros que había sido necesario retirar de los edificios dañados. Reconstruir significó ciertamente dar alojamiento a quienes habían perdido su vivienda: pero ello implicó una reflexión por tanto que aquella reconstrucción no iba a plantarse desde los supuestos teóricos esbozados en los años de la República y sí, por el contrario, desde un nuevo “Saber” que debía reflejar las características del nuevo Estado.

En plena guerra —1938— Joaquín Benjumea había sido nombrado, por el Gobierno de Burgos, Jefe del Servicio Regional de Secciones Devastadas, dependiente del Ministerio de Gobernación con objeto que organizara las Comisiones provinciales que afrontasen las tareas de reconstrucción. Paralelamente, en enero de 1939 Franco encomendaba también a Peña Boeuf la redacción de un “Plan General de Obras Públicas del Estado” en dos partes (una, que afectaba a la “España liberada”, y otra al resto del territorio) precisando como el objeto del estudio la red de carreteras, obras públicas y puertos, excluyéndose expresamente del mismo la red ferroviaria¹, y Alberto Alcocer, nombrado en Burgos futuro Alcalde de Madrid, pedía al ingeniero Paz Maroto un estudio sobre El Futuro Madrid, trabajo que era presentado en Valladolid en marzo de 1939, antes por tanto de terminar la guerra². Antes pues de terminar la Guerra desde el bando que se creía vencedor se pusieron en marcha varios planes para afrontar la reconstrucción de la España destruida y, más en concreto, analizar cómo resolver los problemas que planteaba el entonces Madrid republicano.

El encargo de Alcocer a Paz Maroto se explicaba por cuanto que éste, antes de Guerra, había desplegado, como ya he señalado, una más que importante actividad, realizando estudios sobre las posibles transformaciones de Madrid y proponiendo incluso las bases de un plan regional para la Capital: seleccionada en el Concurso de 1929 su propuesta sobre el Extrarradio de Madrid, su trabajo sobre el Madrid franquista —el Futuro Madrid— presentando en 1939 partía del acuerdo municipal de 1932 por el cual se aceptaba el proyecto pre-

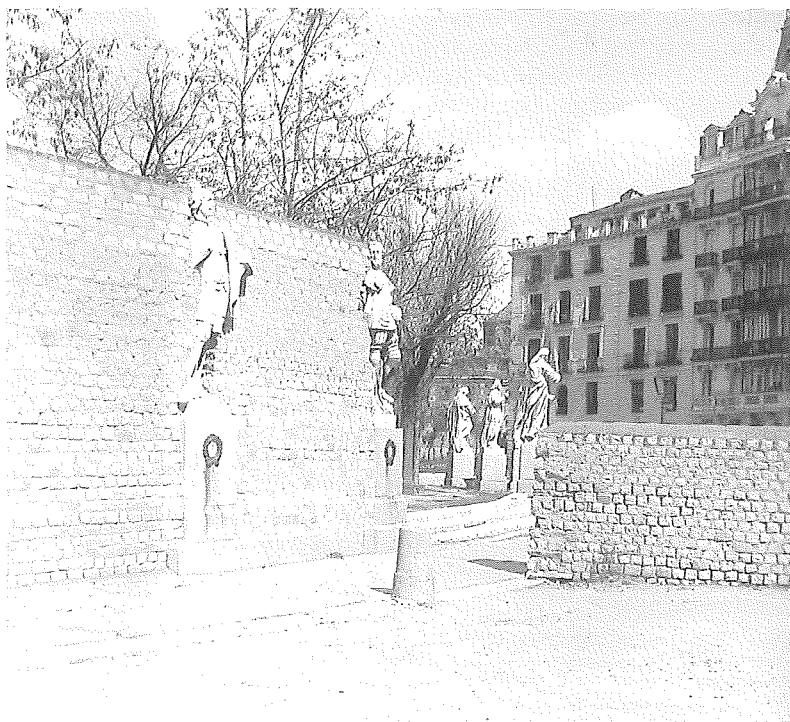
sentado por la Oficina de Técnica Municipal, como reconocería al comentar su respuesta a Alcocer ... “cuando ...me requirió para que le informase sobre la naturaleza de los problemas técnicos y económicos de la Capital...le contesté... que la mayor parte de las soluciones en marcha pueden ser aprovechables, con las variaciones que la nueva orientación de la vida municipal aconseje”³.

Tras detallar cuál era el Madrid que encontraron las tropas vencedoras, al entrar en la ciudad (“...al penetrar en ella con nuestro glorioso Ejército encontramos cientos de barricadas y parapetos que obstruían las calles madrileñas así como miles de metros de pavimento levantados o destrozados; sectores urbanos enteros sin agua por destrucción de las redes; múltiples averías en las alcantarillas y colectores con destrucciones y voladuras completas en importantes zonas; roturas y cortes de cables de alumbrado que afectaban a barrios enteros; edificios municipales y públicos averiados en el estado de abandono propio de una ciudad sitiada; desaparición por causas diversas de los elementos que aseguran la limpieza; desolación ante el estado de nuestros bellos parques y jardines así como el arbolado de nuestras calles”)⁴ Paz Maroto entendía que el proceso de reconstrucción partía de los estudios realizados en el inmediato pasado, destacando la necesidad de que cualquier actuación se basase en los siguientes aspectos: necesidad imperiosa de ampliar el término municipal de Madrid; establecer un sistema de comunicaciones ferroviarias y viarias a base de un ferrocarril de cintura y una serie de transportes metropolitanos radiales; definición de un plan regional coherente con el programa de comunicaciones establecido; aplicación al plan de extensión y al plan regional del sistema de zonas; necesidad de formular una ley especial para Madrid que establezca y regule tanto la financiación del Estado al proyecto como las bases de ejecución; y, por último, necesidad de establecer un organismo supramunicipal, donde estuviesen integrados Estado, Provincia y municipio. Estos seis puntos surgían como resultado de una doble reflexión: la conveniencia de supeditar la ordenación de la Capital a un proyecto regional que abarcase los municipios comprendidos en un radio aproximado de 35 Km. (donde no sólo definía la necesidad de una red de transporte sino que apuntaba cómo la distribución de zonas debía llevarse al territorio, abarcando indistintamente los términos municipales de Madrid y los que comprendiese en Plan de Extensión) y, en segundo lugar entendía —tras estudiar las experiencias extranjeras sobre el tema— como fundamental la creación de un Organismo de gestión urbanística, con competencias supramunicipales, motor capaz de llevar a término los proyectos sobre la ciudad⁵.

Organizar la infraestructura urbana (viabilidad, zonificación) implicaba la aprobación de una Ley Nacional de Urbanismo capaz de

Plaza de Oriente, 1939.

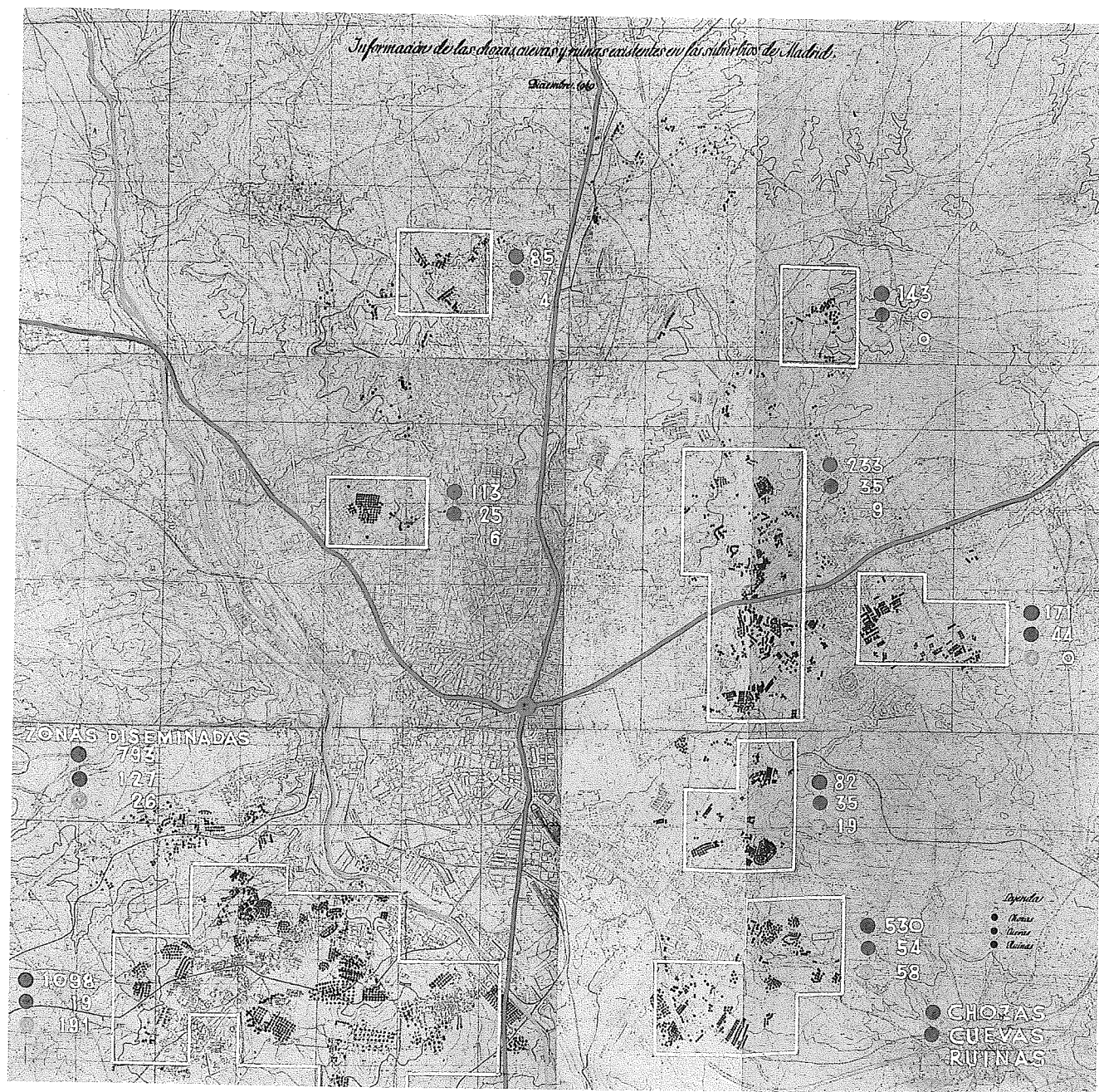
Plaza de Antón Martín,
invierno 1936-37.



prever el crecimiento y problemática de las grandes aglomeraciones y, más concretamente, de Madrid: proponía en consecuencia establecer una Ley Reguladora del Gran Madrid como organismo independiente de cualquier autoridad administrativa, tomando como ejemplo la legislación inglesa y alemana que conocía en detalle; en este sentido Paz Maroto llevaba su propuesta hasta la propia composición del Consejo rector, atribuyendo al mismo competencias tanto para desarrollar el proyecto de Plan Regional como analizar las reformas interiores necesarias. Entendiendo que proponer por su parte una imagen de la futura ciudad podría condicionar el trabajo de este Organismo Motor, Paz Maroto limitaba su propuesta a resolver problemas técnicos (desarrollaba los sistemas de viabilidad y accesos; comunicaciones y transportes y reforma interior, puntos que siempre —en su opinión— deberían ser valorados y tenidos en cuenta por su carácter “científico”⁶.

Proponía pues que los accesos (carreteras o sistemas ferroviarios) condicionasen el desarrollo urbano de Madrid lo cual le llevaba —como hiciera en 1932, en el proyecto presentado junto con José Azpiroz al Ayuntamiento— a proponer como necesario el trazado de una Avenida Transversal Norte al tiempo que sugería tanto organizar desde Chamartín un ferrocarril de circunvalación, de tal modo que las nuevas estaciones a construir se dispusieran (como modernos intercambiadores) próximas a los accesos por carretera, como (coherente ahora con las opiniones expresadas por Zuazo antes de Guerra) que Chamartín se convirtiese en estación de cabecera. Preocupado por establecer un sistema de vías radiales (Castellana, Autovía de la Sierra, Carretera Aragón, Avenida de Valencia, Avenida de Toledo y Avenida de Extremadura) y transversales (como la Avenida de Cantarranas, Abroñigal, Paseo de Ronda o Avenida de Manzanares) Paz Maroto buscaba con su propuesta establecer las bases de una circulación interurbana por carretera (proponiendo la construcción de cuatro estaciones de autobuses; una, situada en la propia Estación Terminal de Chamartín; otra, próxima a la Plaza de la Beata Mariana de Jesús; una tercera, inmediata al Paseo de la Virgen del Puerto y una cuarta, junto al cruce de O'Donnell)⁷ de forma que la definición de este sistema radial le llevaba a proponer —retomando la idea que él mismo había presentado en 1933, con ocasión del Congreso Municipalista de Barcelona— tanto la posible anexión de los núcleos urbanos próximos a la Capital (Fuencarral, Hortaleza, Vallecas, Getafe, Carabancheles, Húmera, El Plantío, Aravaca y El Pardo) como la necesidad de fijar zonas de uso en el nuevo Término Municipal situando, por ejemplo, en Peñagrande; Fuencarral; Alameda de Osuna; Húmera o Aravaca, las nuevas ciudades-jardín.

Renunciando a ofrecer una imagen física de la ciudad, su propuesta suponía una no-ruptura con la cultura urbanística desarrollada durante la República (aceptaba, por ejemplo, como reconociera en la Memoria presentada por Alcocer, la división en zonas de usos —comerciales; residencia colectiva; residencia aislada; industriales; pequeña industria; recreo y deportes; militares; indeterminadas; y, por último, de ciudad-jardín— que en 1932 hiciera la “Oficina Técnica” Municipal)⁸ y entendía que las destrucciones causadas por la Guerra podían ser pretexto para construir una infraestructura inexistente, resolviendo en consecuencia, los problemas de tráfico, transportes, limpieza, alcantarillado, alumbrado, abastos, cultura y



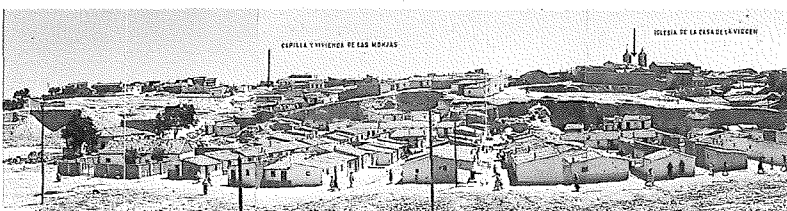
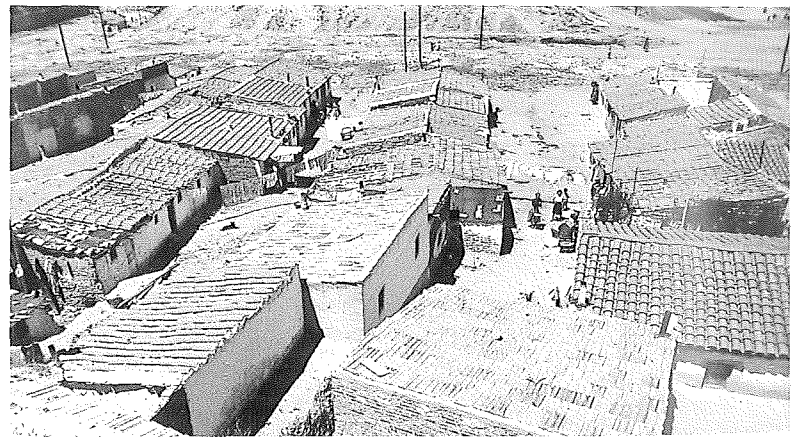
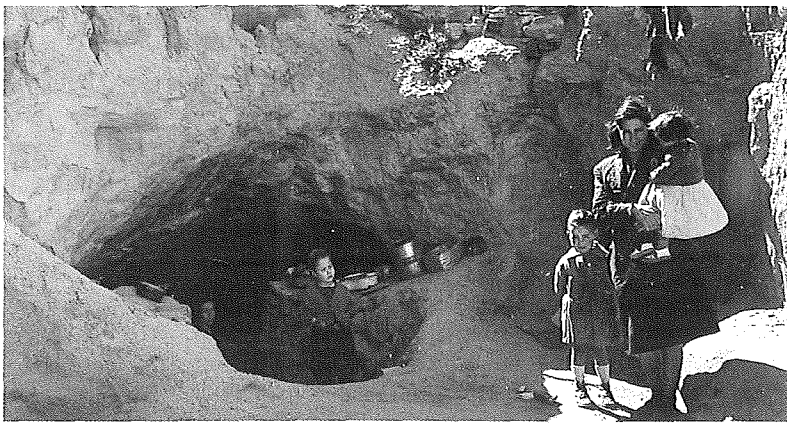


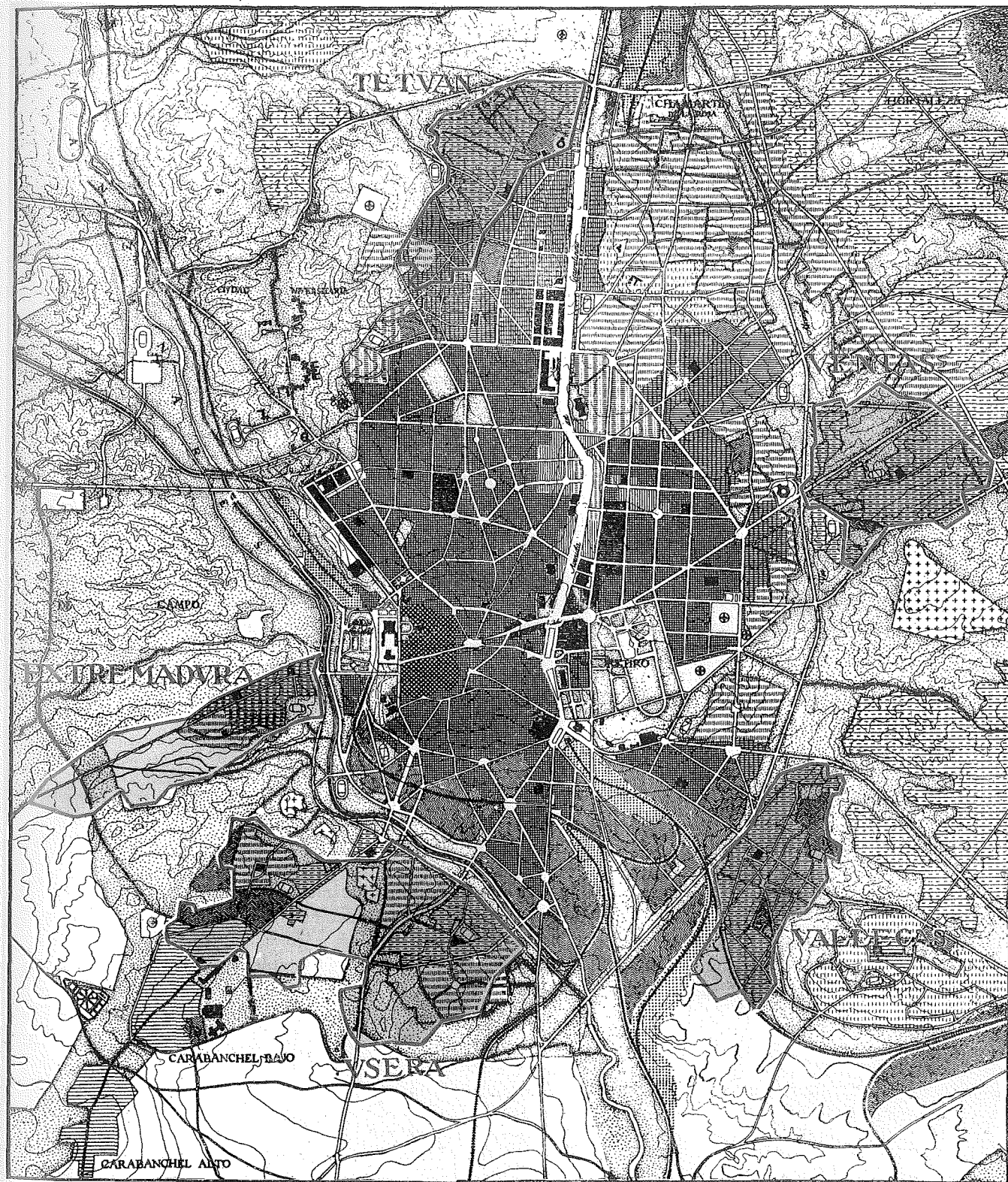
*Barriada de chabolas de
Jaime I el conquistador*

Acceso a una de las cuevas.

La Bomba.

Panorámica de chozas y cuevas.



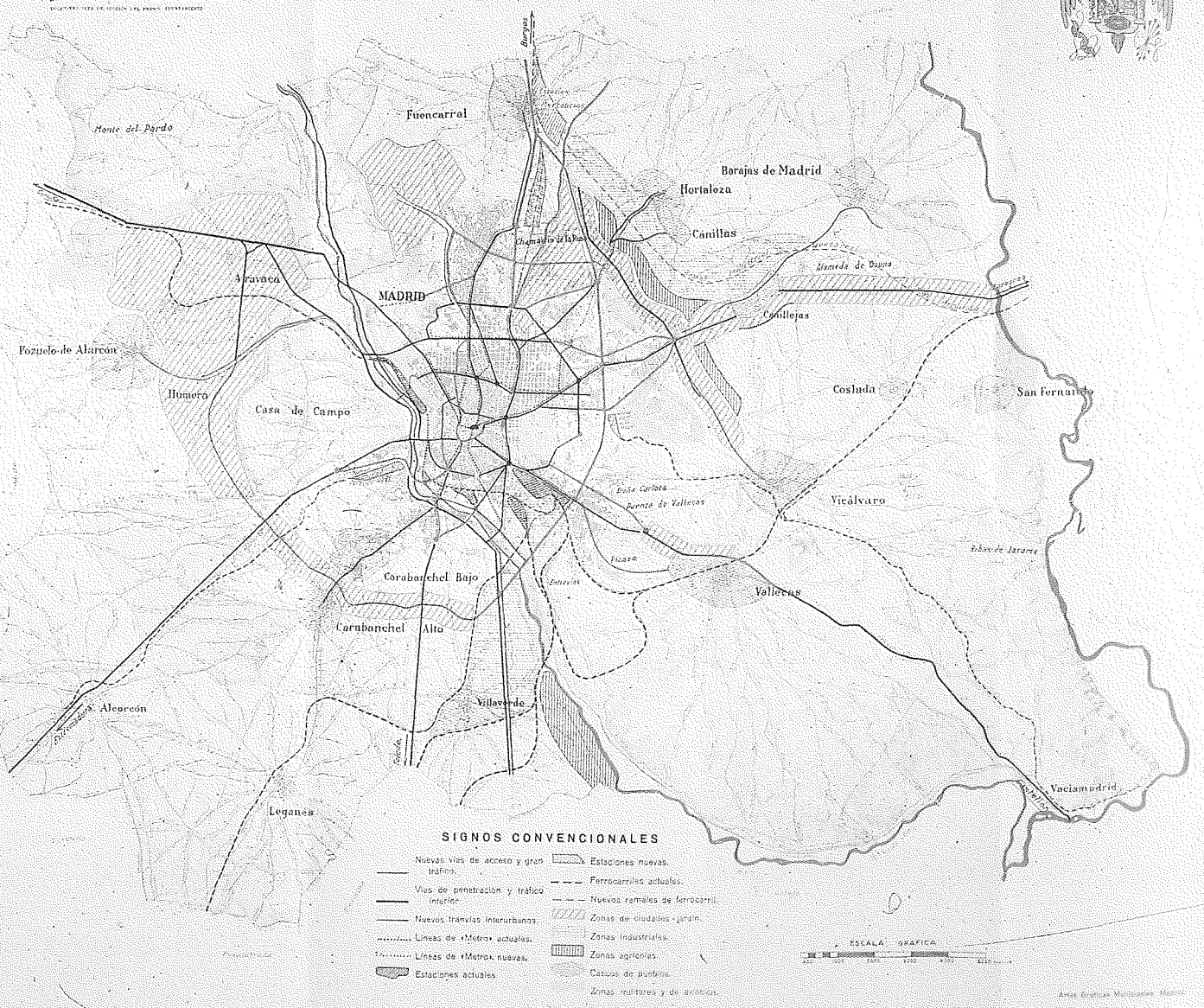


*Situación de los
suburbios madrileños
en relación con el Plan
General de Ordenación.
1941.*

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN Y EXTENSIÓN DE MADRID

D. JOSE PAZ MAROTO

INGENIERO DE OBRAS DEL PUESTO DE INGENIERO



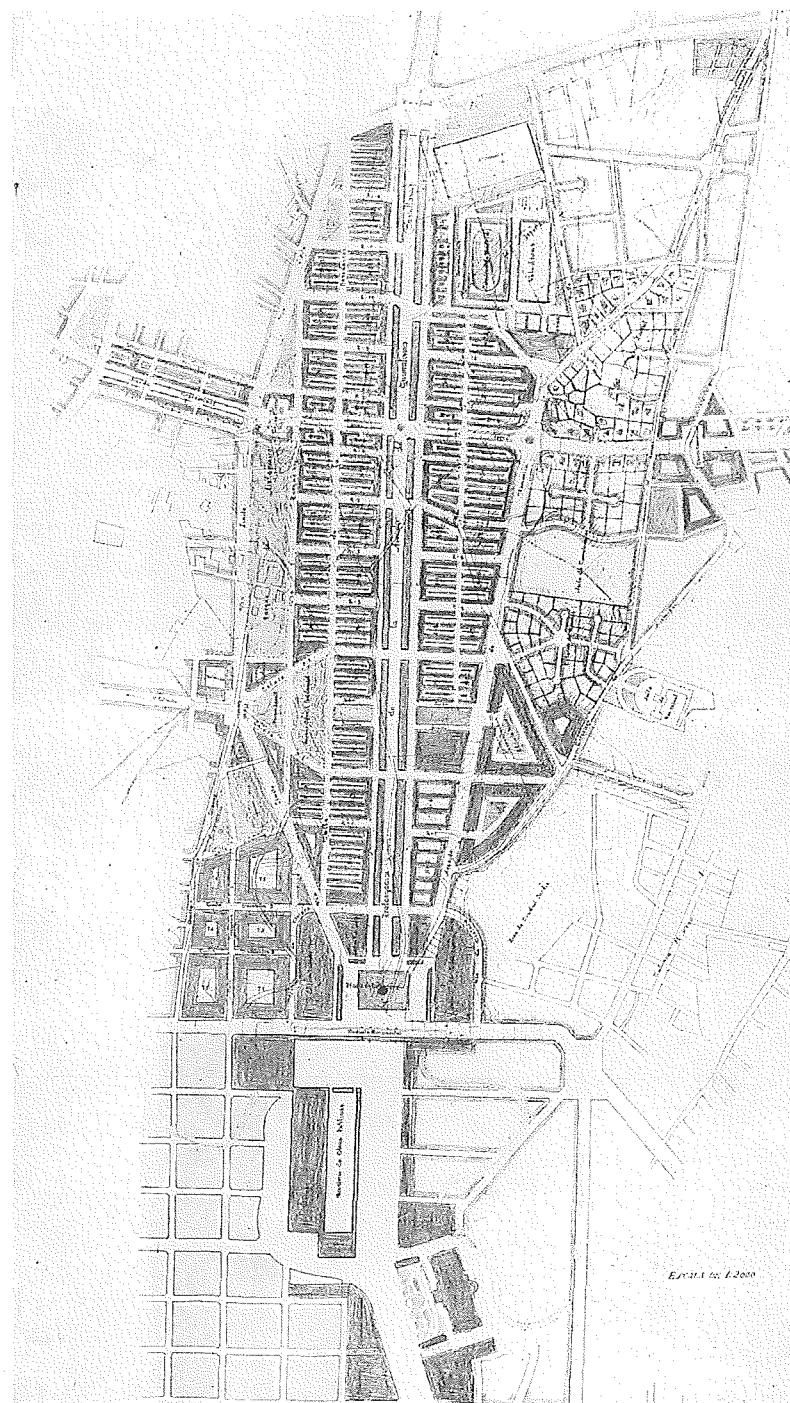
recreo inherentes a la gran ciudad. Pero lo que no comprendió Paz Maroto es que su propuesta de no-ruptura en la forma de entender como llevar a cabo la reedificación de la ciudad estaba abiertamente enfrentada con las “opiniones” y “buenas razones” de quienes en esos momentos valoraban la reconstrucción de Madrid como “Empresa Nacional”.

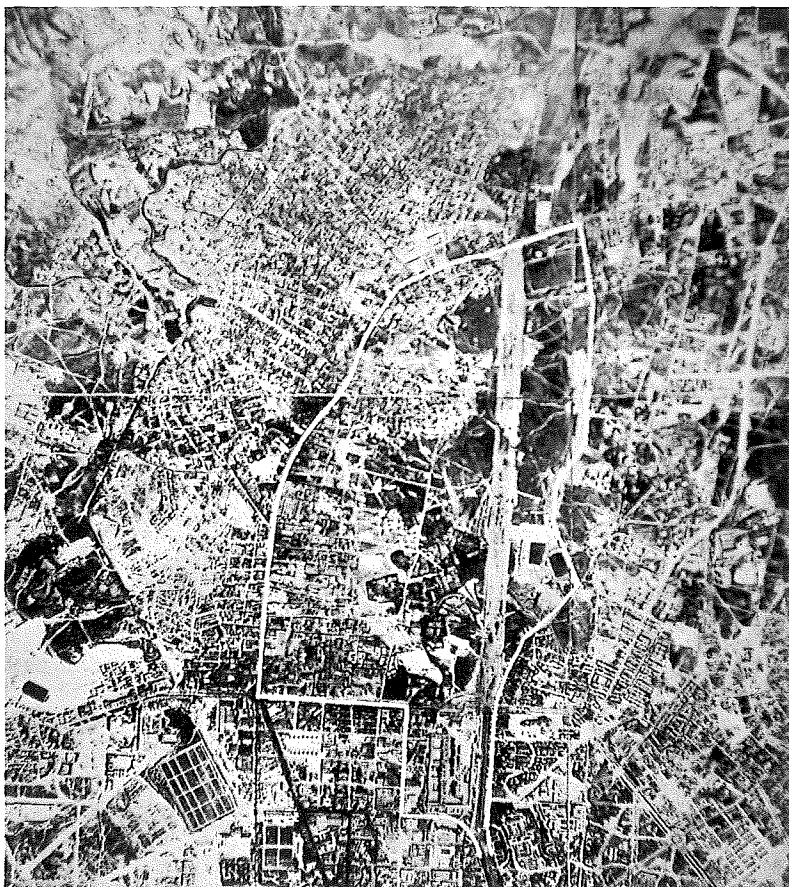
El rechazo que la ciudad vencida producía a los vencedores llevó, por ejemplo, al Conde de Montarco, Presidente de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento, a comentar —citando a José Antonio— la necesidad de modificar la fisonomía de la Capital “...quemar Madrid por los cuatro costados y establecer un retén de bomberos en algunos edificios singulares”⁹. Esta singular opinión sería reiterada por algunos de los intelectuales del Nuevo Orden: en 1938 Camba había escrito *Madridgrado*, describiendo cuál era la situación en la ciudad odiada; Concha Espina, *Retaguardia. Imágenes de vivos y muertos*; Miquelarena, *El otro mundo*, y Borrás *Checas de Madrid*: y todos evidenciaban en sus novelas el rechazo radical a los años vividos durante la República. Atemorizados durante la Guerra, como comentara Mainer, rechazaron la modernidad anterior buscando refugio en catacumbas que creían heroicas: quizá por ello Foxá, Iradier, Melgar y Álvarez de Toledo proponían reconstruir la Ciudad Universitaria señalando cómo “... el término victorioso de la Guerra y el deseo firme de que se borren cuanto antes sus huellas trágicas no excluyen perpetuar... la memoria de sacrificios y heroísmo que durante su camino brotaron de los campos de España, conservando las trincheras que recuerdan la epopeya del frente de Madrid y que al no borrarse serán para la Capital como un nuevo santuario popular. Por ello se solicita a la Autoridad Militar que se realicen en la Ciudad Universitaria las obras de consolidación o conservación necesarias para evitar la desaparición de aquellos puntos que mejor reflejen el heroísmo de nuestros soldados o la pericia de nuestros mandos”¹⁰.

Desde Falange, Víctor Ors, el entonces “arquitecto esteta” (tal y como le calificara José Antonio) había publicado en *Vértice*¹¹ un vacío, retórico e impreciso artículo (“Hacia la reconstrucción de las Ciudades españolas”) sobre cómo debía ser la ciudad en la nueva España: y frente a la abstracción sobre la nueva imagen de la Capital, hubo quienes propusieron abandonar a su miseria lo que entendían había sido “el Madrid traidor”, trasladando la capitalidad a Sevilla y castigando con ello la ciudad destruida, argumentando en este sentido cómo durante varios siglos Sevilla había sido Capital del país: y ratificando esta noticia, hace pocos años Serrano Suñer comentaba en unas declaraciones cómo “...tengo en mi archivo notas sobre un Consejo de Ministros que trató en plena guerra sobre el posible traslado de la Capital del Estado a Sevilla. Intervinieron en el debate Jordana, Peña Boeuf y Fernández Cuesta”. Y desde aquella hipótesis y basándose en la afirmación de Jordana de Pozas (“...a la Liberación, Madrid reunía pocas condiciones para que se volviera a instalar la capitalidad”) sabemos igualmente cómo el propio Franco visitó Sevilla, acompañado por Serrano Suñer y Queipo de Llano, con objeto de considerar la viabilidad de tal propuesta¹².

Aquella “brillante idea” duró poco, debido quizás a la influencia del concepto definido por Albert Speer sobre la “Teoría del valor de la ruina”, idea que indudablemente tenía más fuerza en una ciudad

J. Paz Maroto. Proyecto de urbanización de la zona de Avenida del Generalísimo. Madrid. 1940.



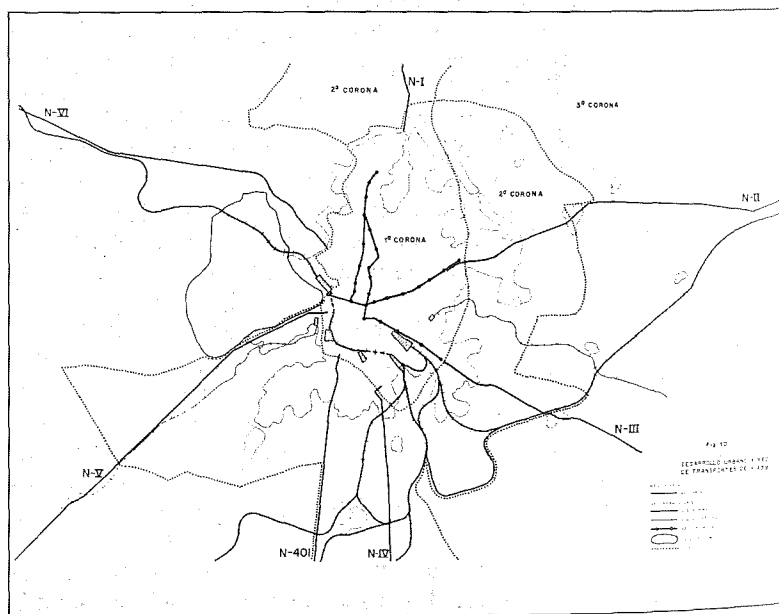
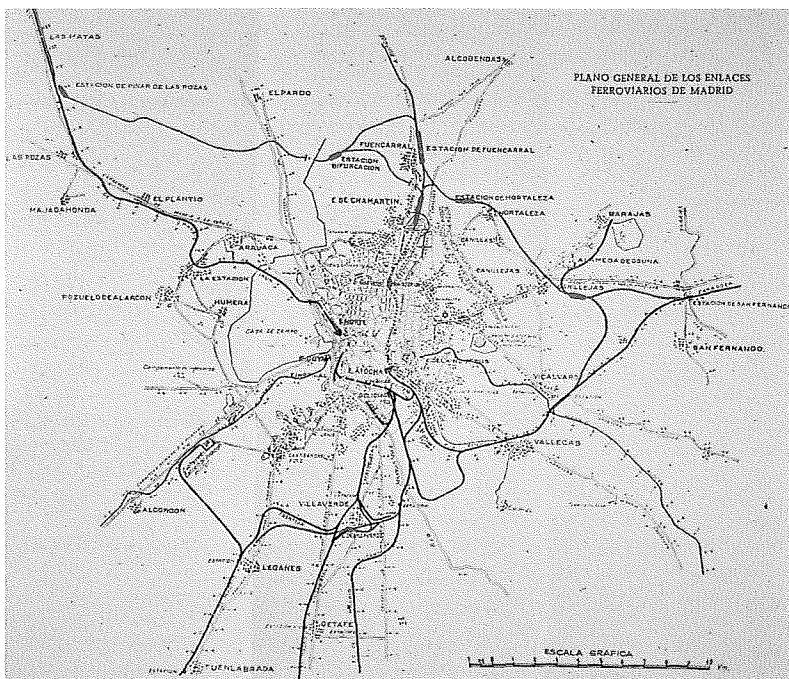
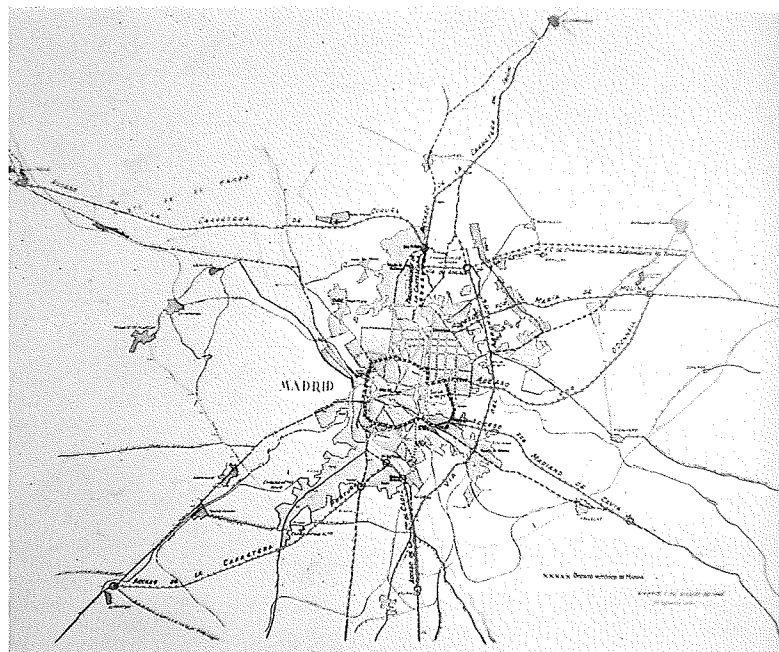


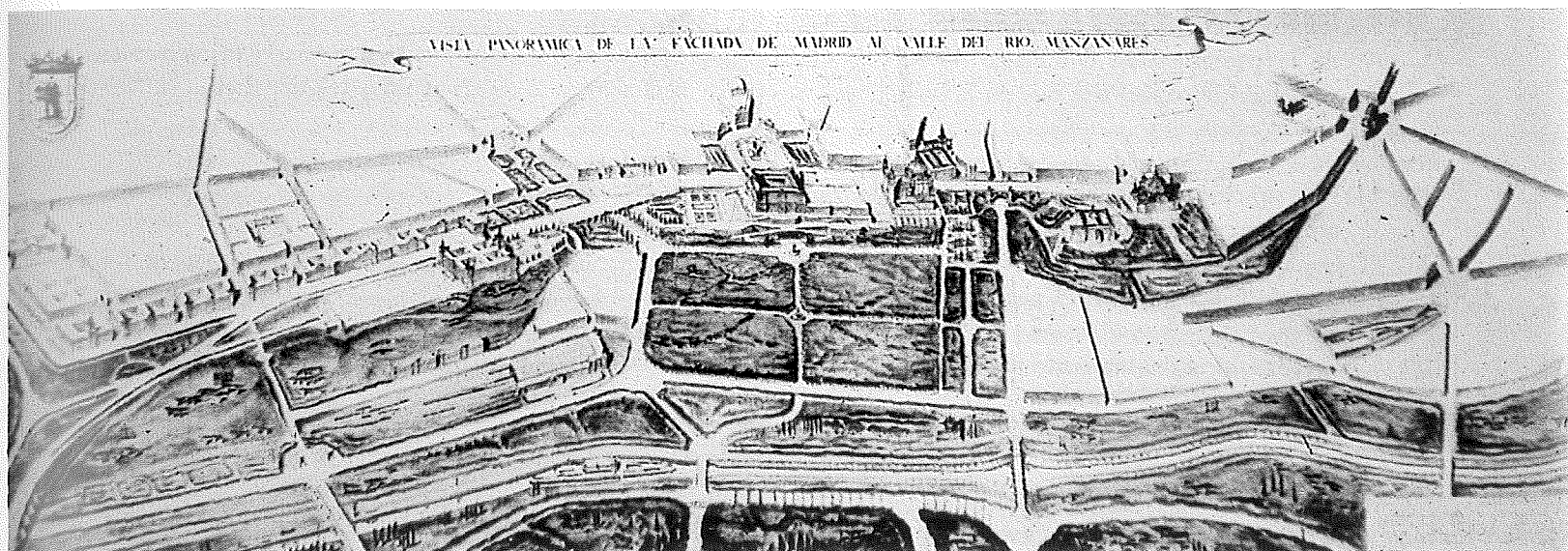
Área de intervención
de la Castellana. 1941.

Plano General de Accesos y Carreteras
de Madrid. 1941.

Plano General de Accesos Ferroviarios
de Madrid. 1941.

Desarrollo urbano y red de transporte
de Madrid, 1939.





destruida (como lo era Madrid) que no en la Capital Hispalense: en síntesis, reconstruir significaba sentar las bases de un nuevo Estado en la ciudad rebelde mientras que llevar la Capitalidad a Sevilla sólo se hubiera podido explicar desde la referencia a una olvidada y más que superada tradición. Así, Foxá escribiría, tomando como pretexto el Alcázar de Toledo "...necesitamos ruinas recientes, cenizas nuevas, frescos despojos... pero para ello ya está Toledo destruido, es decir, edificado. Y con la alegre primavera de Falange viene ya el deshielo de las vitrinas". La voluntad por crear nuevos mitos surgió precisamente allí donde se encontraban los antiguos, y Eugenio Montes o Torrente Ballester apuntaron la necesidad de imponer una vuelta a lo heroico, de pedir prestados sus nombres a la épica para "otra vez, como dice Esquilo, hacer tragedias con migajas del festín de Homeo". Repensar el Clasicismo fue para estos la nueva pauta y la referencia a imágenes del pasado se hacía allí donde habían surgido propuestas antiguas y ejemplares. Se buscó —desde la Arquitectura— un nuevo modelo y en este sentido hubo quienes reclamaron el estudio de El Escorial por cuanto que identificaban el estilo del nuevo orden con lo que fuera ejemplo histórico de la "grandeza del Alba española".

En el marasmo y la confusión intelectual existentes en los primeros meses de la posguerra, el rechazo al lenguaje racionalista uti-

lizado poco antes se planteó desde razones tan singulares como era su "carácter anticristiano y antiespañol", proponiendo retomar lo que ellos entendían era un canon enraizado en la tradición española. "...creemos que el canon de belleza buscado ha de proceder de la raíz tradicional como sin calcar o reproducir formas arcaicas, y de inspirarse en el espíritu eterno de la Arquitectura española. Pero, como fiel reflejo de la filosofía nacional, debe representarla en toda su plenitud, con un carácter de acusada actualidad y sin ser modernista ni caer tampoco en la aberración ingenieril". Se rechazaba el racionalismo en arquitectura desde una imprecisa y falsa reivindicación de la Historia, y así el Nuevo Orden quiso encontrar su estilo no ya en el gesto sino en una reflexión basada en el pasado "... la Historia ofrece a nuestra consideración uno de los más claros y exactos exponentes del espíritu de país. Porque los pueblos plasman los edificios lo que pudiéramos llamar Arquitectura nacional; porque hubo un orden lúcido en el espíritu como antítesis de la horda, hay una arquitectura de masas, de bloques humanos, sin lagunas, embarullamientos, sin soluciones de continuidad y hubo, en fin, una tensa y firme voluntad de llevar a efecto la armonía ética y estética de la relación del hombre y su entorno".

La situación arquitectónica y urbanística existente en la inmediata posguerra era tan confusa y contradictoria como la propia situación

política: por ello, la propuesta de Paz Maroto de asignar la “Dirección de la Oficina de Urbanismo del Gran Madrid” a un ingeniero se entendía desde la voluntad por definir la nueva ciudad desde criterios de tráfico y movilidad: sólo un ingeniero director de urbanismo —en tal situación de confusión— podía coordinar las “Jefaturas de Ferrocarriles” con las de “Vías Urbanas; Expropiaciones; Urbanizaciones” y, por último, “Servicios Mancomunados”¹³.

Frente a quienes han pretendido mostrar la política urbanística de los primeros años del nuevo estado como coherente y monolítica, entiendo que la realidad fue justo lo contrario: desde los primeros momentos del gobierno de Burgos se esbozaron políticas de reconstrucción no siempre coincidentes: frente a los criterios de Paz Maroto de mantener los criterios esbozados antes de Guerra, Peña Boeuf proponía —como primer Ministro de Obras Públicas— una política de infraestructuras (ferrocarriles, viarias y puertos) ajena y extraña por completo a cualquier reflexión de carácter global sobre el futuro de la ciudad y Pedro Muguruza, recién nombrado Director General de Arquitectura parece ser que por indicación expresa de Franco, buscaba organizar las bases de la nueva arquitectura. Por ello, cuando en abril de 1939 el nuevo Gobierno organiza la primera Comisión de Reconstrucción de la ciudad, a los trabajos de los tres anteriores deberá añadirse —para sorpresa de casi todos— los resultados obtenidos por un grupo de trabajo (grupo “encubierto durante Guerra en el interior de CNT) que liderados por el joven Pedro Bidagor han realizado sobre cuáles podían ser las bases para la reordenación de la Capital. Y cuando Peña presenta a corto plazo su propuesta sobre la construcción de puentes sobre el Manzanares (en las inmediaciones de Santa María de la Cabeza así como en las proximidades del puente de Viveros)¹⁴ o reclama la competencia exclusiva en la ordenación del tráfico (apuntando, por ejemplo, la necesidad de organizar la estación de Chamartín como cabecera de línea del directo Madrid-Burgos o proponiendo la unión de las dos líneas de vía estrecha que llegaban a las estaciones de Goya —junto a Imperial— y Arganda, proyectando al mismo tiempo la unión de éstas mediante ferrocarril de vía ancha con Vallecas)¹⁵ el panorama refleja, a pesar de los intentos por coordinar las posibles actuaciones a través de la Junta de Reconstrucción de Madrid, una absoluta desconexión entre los distintos organismos.

Que desde el Ministerio de Obras Públicas se formularan aquellas propuestas suponía obviamente repetir la confusa situación existente en los años de la República, cuando en organismos distintos (como, por ejemplo, la “Oficina Técnica” del Ayuntamiento y el Gabinete de Accesos y Extrarradio) se proponían distintas soluciones a un mismo problema, sin aceptar la más mínima coordinación. Y ésta fue sin duda (plantear cuánto ahora, en el nuevo Estado, se podían repetir los problemas de falta de autoridad y jerarquía existentes en los tiempos de la República) la baza que jugó el avisado Bidagor para imponer sus opiniones frente a los criterios de Peña Boeuf, Escario, los falangistas radicales o Paz Maroto.

Por decreto de 25 de Marzo de 1938 se había constituido el Servicio Nacional de Regiones Devastadas, nombrándose responsable del mismo a Benjumea; poco más tarde (el 25 de abril de 1939), el Ministerio de Gobernación creaba las Comisiones Provinciales de Reconstrucción en todo el territorio “liberado” y al terminar la Gue-

*Plan de Ordenación Urbana de Madrid.
Ordenanza de zonificación. 1941.*



rra, viéndose cómo esta disposición no bastaba para atender los problemas de la Capital, el 27 de abril se aprobaba la formación de una Comisión de Reconstrucción de Madrid con objeto que “...la reconstrucción se haga atendiendo a un plan complejo de organización... prohibiéndose la realización de toda obra sin permiso previo”¹⁶. Buscando pues formalizar un Plan capaz de “...las actividades e iniciativas entusiastas del primer momento que pudieran ocasionar”, al poco se constató cómo esta Comisión de Reconstrucción debía tener atribuciones más ambiciosas: por ello dos meses más tarde “... como ...consecuencia indirecta de modificarse la composición del Gobierno” se regulaba su organización y el 7 de octubre del mismo año se aprobaba la existencia de una Junta de Reconstrucción de Madrid (JRM) —organismo que estuvo asistido por una “Ponencia Técnica” y una “Oficina Técnica”— aumentando en un principio su “Zona de influencia” de abarcar un círculo de 12 Km. de radio (con centro en la Puerta del Sol) a comprender un espacio rectangular de casi 35 por 37 kilómetros¹⁷.

Compuesta la JRM por personas tan dispares en sus criterios urbanísticos como Muguruza (que, como Director General de Arquitectura, presidía la misma), Mayalde (como Gobernador Civil de

Madrid), Alcocer, como Alcalde; Montarco, como Presidente de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento; Federico Mayo, por el INV, así como representantes del Ministerio de Industria y Comercio, Agricultura, Obras Públicas, Alto Estado Mayor... y su cometido era, en primer lugar, encauzar la actividad del privado en la reconstrucción de la ciudad; estudiar la realidad urbanística de la ciudad y por último, definir y concretar unos objetivos concretos. Con la citada Junta se pretendía pues coordinar las actividades tanto de Peña Boeuf como de los grupos de Falange o la labor del Ayuntamiento, asignando a la recién creada Dirección de Arquitectura (dependiente del Ministerio de Gobernación) la coordinación de los trabajos. Pero además, y sobre todo, junto a la JRM se configuró una denominada "Ponencia Técnica" —siempre presidida por Muguruza— estaba a su vez formada por Cort, Blein, Paz Maroto, Bidagor, Fernández Shaw y Gonzalo Cárdenas así como otra "Oficina Técnica" (la que en verdad proyectó y planificó) dirigida por Bidagor y compuesta por Alemany, Moya Blanco, De Miguel, Tamés, Pérez Mínguez y Magdalena, destacando entre los ingenieros a Jesús Iribas de Miguel y Adelardo Martínez de la Madrid¹⁸.

La primera Comisión de Reconstrucción inició trabajos que fueron continuados en los primeros momentos de la posguerra, y en verdad fueron sólo propuestas simbólicas y representativas: así, por ejemplo, desde la JRM... se definía tres monumentales accesos a la Capital... que son la que podíamos llamar Vía de Europa, que sería el ya descrito de la prolongación de la Castellana; el segundo acceso que podíamos llamar Vía de África y América, es la prolongación hacia el Sur de la Castellana, que en vez de estrangularse en Atocha, continúa por encima de los terrenos que ocupa la estación actual... la tercera vía monumental, es la que partiendo de Rosales pasa por un puente de gran altura sobre las vías del ferrocarril y sobre el río Manzanares hasta el cerro Garavitas, donde se piensan instalar los campos de deportes y la gran explanada de concentraciones. Coincidentes con algunas de las ideas anteriores (la última de ellas lo fue por Antonio Palacios) Gascón y Marín comentaría, años más tarde, cómo... estos accesos han sido calificados por algunos —y por mí en un principio— como el producto de la fantasía desbordante de algunos arquitectos jóvenes. Sin embargo, cuando se creó la Junta de Reconstrucción se encargó a estos arquitectos e ingenieros la redacción del Plan de Madrid, del Madrid que ellos soñaron; entonces fue, precisamente, cuando surgió la idea de esos monumentales accesos, como consecuencia lógica del proyecto de la fachada de Madrid. Esta fachada, que empieza con los barrios bajos, donde se encierra lo más castizamente madrileño, sigue luego la Almudena, el Palacio Real y el Cuartel de la Montaña, que son los símbolos de estos tres pilares —Dios, Patria y Rey— entre los cuales se ha venido deslizándose la historia de España y termina, finalmente, con el maravilloso balcón de Rosales, desde el cual se divisa, a la puesta del sol, un hermosísimo paisaje. Para comprender esto es preciso haberse asomado a este mirador y tener una sensibilidad capaz de captar la emoción del paisaje. Pues lo mismo digo de este proyecto, calificado de fantástico; para poder comprenderlo se precisa una preparación técnica y artística que no está al alcance de todos. Creo que es necesario mantener este proyecto, aunque no sea más que como un ideal de lo que puede y debe ser Madrid¹⁹.

Constituida la Comisión Técnica (y, en consecuencia, la Oficina Técnica) de la JRM, Bidagor fue pronto consciente de un doble hecho: por una parte, la mayoría de los integrantes de la JRM carecían (con la excepción de Paz Maroto y Escario) de formación urbanística; al mismo tiempo, y contrario a lo expuesto por Moreno Torres ("...cuando nosotros llegamos a Madrid nos encontramos con que el problema estribaba no en inventar nada nuevo, sino en ordenar todos los estudios realizados, aprovechar lo que conviniera de cada uno de ellos y redactar... un Plan definitivo")²⁰ de Paz Maroto, Bidagor optaría en su propuesta por una ruptura en el Saber urbanístico anterior y, plasmando formalmente las exaltadas opiniones de los radicales de Falange, buscara definir una nueva imagen urbana. Por ello mantuvo en torno a él al grupo de arquitectos que, durante la Guerra, habían formado parte del equipo formado en torno a CNT, si bien sorprende sin embargo ver cómo, de los once integrantes de la OT, sólo Pérez Mínguez tenía sólida formación urbanística mientras que el resto (Magdalena, Moya o de Miguel) habían centrado su actividad profesional bien en el ejercicio de una arquitectura monumental, bien especializándose en los estudios históricos. Pero además, y sobre todo, Bidagor lograría marginar de la citada OT a los ingenieros de caminos próximos a Peña Boeuf y Escario, argumentando sin duda que éstos habían elaborado, en el seno mismo del Ministerio de Obras Públicas, otro Gabinete de Estudios cuyo trabajo fue la elaboración de un plan de accesos.

Paralelamente a la actuación de ambos grupos, el Ayuntamiento de Madrid mantenía una política imprecisa: Alberto Alcocer —una vez rechazada su iniciativa de encomendar a Paz Maroto el estudio urbanístico de la Capital— limitaba su actividad en pronunciar abstractas conferencias²¹ donde proponía la realización de proyectos que nunca se llevaron a cabo: daba por realizada, por ejemplo, la creación de una ciudad infantil que llevaría el nombre de Francisco Franco²²; defendía la construcción de un grandioso "Monumento a la Victoria... que rememore el comienzo de la Nueva Era, correspondiendo a Madrid la guardia del Altar de la Patria", apuntando la conveniencia de edificar junto a él, y en pleno centro de ciudad, un "Museo de la Revolución", una "Casa del Combatiente" y una "Casa del Mutilado" o "Casa del Partido"²³; paralelamente sugería tanto la construcción en Madrid de un Estadio de carácter nacional²⁴ como propugnaba hacer navegable el Manzanares para pequeñas embarcaciones, a lo largo de siete kilómetros, lo cual implicaba efectuar un importante conjunto de operaciones de embellecimiento y construcción de puentes que, naturalmente, nunca se llevaron a cabo, o anunciaba como inmediata la edificación de 15.000 viviendas (capaces para 50.000 habitantes) en "bloques de casas de estilo español"²⁵; y todo ello al tiempo que anunciaba el inicio de los trabajos de desescombro y reparación en el parque del Oeste, Casa de Campo y Paseo del Prado²⁶ o anunciaba la reedificación y reorganización del barrio de Argüelles.

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y Alrededores que la OT elabora y que Bidagor presenta en noviembre de 1941, se caracteriza tanto por los objetivos que busca como por los aspectos que voluntariamente ignora: partiendo de una triple reflexión (definir una ciudad cerrada, limitada por un cinturón verde; ordenar el Norte —Castellana— desde los supuestos de capitalidad y plantear,

por último, la reorganización de la ciudad desde supuestos jerárquicos definidos por el nuevo Estado) lo que se busca son las bases de una división de la ciudad por usos, proponiendo operaciones de reforma interior no desde criterios de viabilidad (como hicieran en el XIX los ingenieros de caminos) sino desde la voluntad por establecer una nueva valoración política del espacio urbano. Y entiendo que este punto (ignorar la política de accesos a la Capital) fue el que provocó el enfrentamiento que primero tuvo lugar entre Bidagor y Escario y luego (en el seno del Consejo de Ministros) entre Blas Pérez y Peña Boeuf, como reconociera el propio Bidagor en una de las muchas entrevistas, que hace años, mantuvo con Luis Azurmendi y conmigo mismo.

Si en 1939 la “zona de jurisdicción” de la primera Comisión de Reconstrucción de Madrid englobaba las poblaciones comprendidas en un entorno de 12 Km. desde la Puerta del Sol (abriendo, en consecuencia, puertas a un Plan Comarcal similar al formulado en 1932 por la “Oficina Técnica” del Ayuntamiento), integrando dentro del nuevo Término Municipal a las Rozas, Majadahonda, Boadilla del Monte, Villaviciosa, Getafe, Perales del Sur, Velilla de San Antonio, Mejorada del Campo, San Fernando de Henares, Paracuellos del Jarama, discurriendo por el norte de la ciudad entre San Sebastián de los Reyes y Fuente del Fresno hasta llegar a las inmediaciones de Hoyo de Manzanares y Torreloa, en 1941 Bidagor daba un quiebro frente tal propuesta (impuesta quizás por Cort y Paz Maroto) y lograba que en un abstracto texto la JRM asumiera como suya la idea de limitar la ciudad el crecimiento de la Capital, fijando su extensión por un anillo verde que servía tanto para cantar las cualidades de la denominada “ciudad orgánica” como para reducir el ámbito de la intervención.

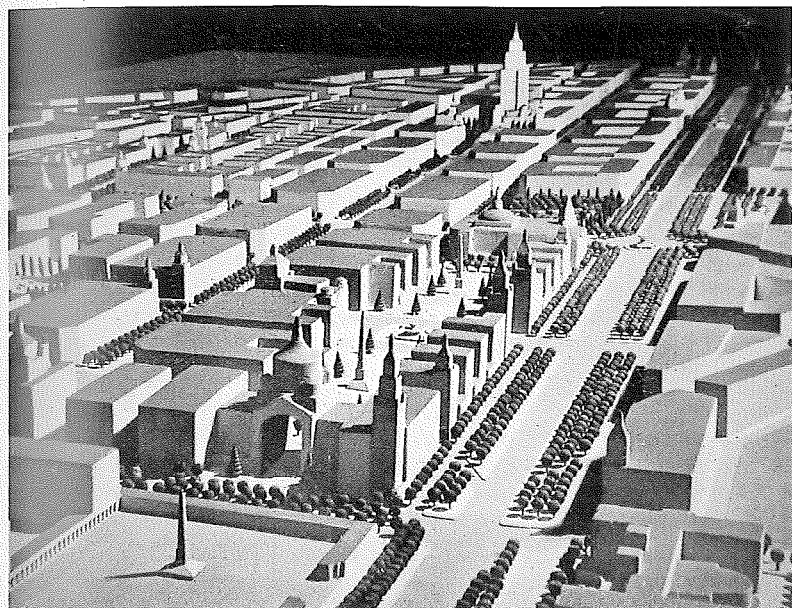
Marginado, Paz Maroto, alejado —aparentemente— de Peña y Escario, en la JRM las opiniones que pesaban eran las de Muguruza y Bidagor. Cada uno de ellos pertenecía a una generación perfectamente caracterizada, con una cultura arquitectónica perfectamente definida y con actividad profesional antes de Guerra claramente diferenciada: Pedro Muguruza había terminado sus estudios en torno a 1920; entre esa fecha y 1933 su actividad se centró en el desarrollo de proyectos monumentalistas (Monumento Sagrado Corazón; Palacio de la Prensa; intervención en el Museo del Prado; cines Monumental, Callao y Coliseo...) participando con buena fortuna en los concursos para el Ensanche de Fuenterrabía e Irún. Excepcional dibujante, sustituyó a Cesar Cort en la Cátedra de Urbanología de la Escuela de Arquitectura cuando aquel (Concejal liberal en el Ayuntamiento de Madrid) abandonó la docencia dedicando toda su atención a la política; es en esos momentos —entre 1933 y 1934— cuando Muguruza elabora distintas propuestas de reforma interior en Madrid que son publicadas reiteradamente por la prensa de la época²⁷. Pero en 1938, al pasar del Madrid republicano al Burgos franquista se produce un hecho que modifica por completo su carrera al ser nombrado primero Consejero Nacional del Movimiento y luego Director General de Arquitectura. A partir de este momento sus preocupaciones cambian, el contenido de sus trabajos varía e inicia así la publicación de una larga serie de artículos que aparecerían en la prensa periódica y que, buscando divulgar los problemas reales de la ciudad de los vencedores, analiza con extraña sinceridad tanto los

problemas de acceso a la vivienda (la situación de los suburbios o la construcción de viviendas populares) como teoriza sobre lo que él entiende como “aspectos del urbanismo moderno”. A riesgo de equivocarme entiendo que si el Muguruza anterior a la Guerra se caracterizó sobre todo por ser un excepcional dibujante, el Muguruza político que surge tras 1939 ofrece un perfil desconcertantemente nuevo, preocupado por su realidad inmediata y con criterios, y ello es en mi opinión lo más destacable, que en nada coinciden con las opiniones de Bidagor.

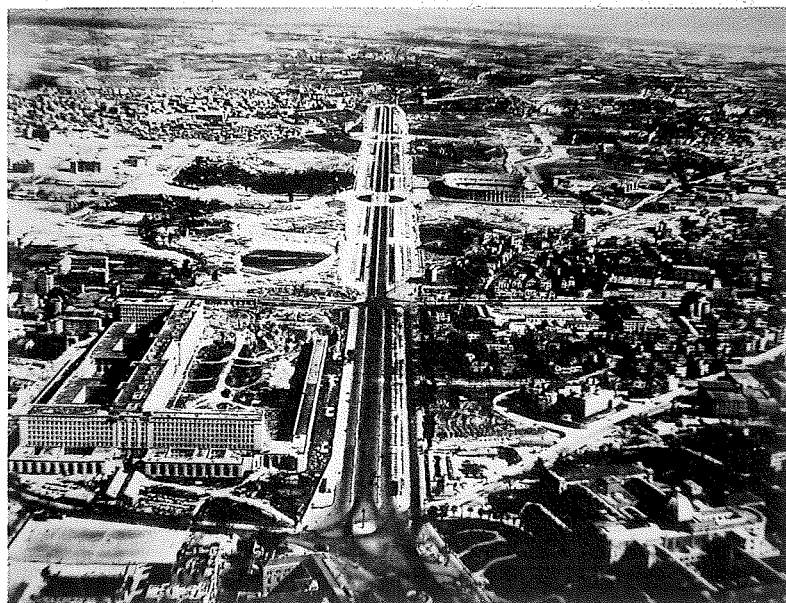
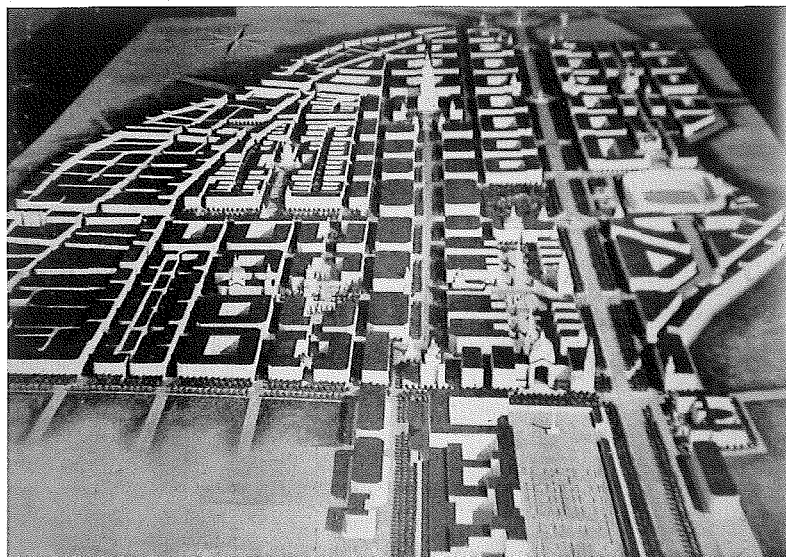
Pedro Bidagor se había titulado como arquitecto en 1931; tras haber colaborado en sus años de estudiante con Fernández Quintanilla redibujando —como Bidagor me confesara— los planos presentados al Concurso Internacional para la Extensión de Madrid “...buscando dar idéntica forma gráfica a las propuestas presentadas...a fin que la mayor o menor brillantez de la presentación no influyera en el ánimo del Jurado y facilitara su labor”. Aquel trabajo —aparentemente nada brillante— sirvió para que el joven Bidagor estudiara detenidamente las distintas propuestas y confrontara éstas tanto el “Informe sobre la Ciudad”²⁸ redactado por Quintanilla como documentación de apoyo al concurso como con las propias Bases. Ayudante, al finalizar sus estudios, de César Cort en la Cátedra de Urbanología, las reflexiones esbozadas sobre Madrid le sirvieron para argumentar las razones de su rechazo a la forma que Cort tenía de entender la ciudad (“...su exagerada preferencia por los trazados medievales y las ciudades-jardín, así como su radical posición a la división de la ciudad en zonas, no daban cauce para que sus criterios respondieran eficazmente a los problemas planteados”). Rechazando en consecuencia el urbanismo defendido por Cort, Bidagor llegaba en 1933 al estudio de Secundino Zuazo en un momento en que ya la “Oficina Técnica” constituida por Lorite, Lacasa, Sánchez Arcas, Colas y Escario habían formulado su propuesta de Plan de Extensión (la definición de un Plan Comarcal) que sería aprobada y asumida por el Pleno del Ayuntamiento como pauta que debía marcar las posteriores hipótesis de desarrollo urbano, en los momentos además en que Zuazo inicia su colaboración con Indalecio Prieto dentro de lo que fuera el Comité de Accesos y Extrarradio.

Muguruza y Bidagor tenían pues dos formaciones distintas. Pero sorprendentemente durante 1938 (uno, en el Burgos franquista y otro, en el Madrid republicano) dirigen un más que amplio grupo de arquitectos que trabajan en definir las pautas que caractericen la reconstrucción y den nueva imagen al Madrid de la posguerra. Es en Burgos donde Muguruza recibe el encargo directo de Franco de organizar una Asamblea de arquitectos donde se analice tal problema: según él mismo señalara en 1939 “...al dividir la guerra a España en dos partes, se formaron tres grupos automáticamente: uno, los que afortunadamente para ellos habían quedado en la zona nacional; un segundo grupo... los que escapamos de la zona roja... un tercer grupo, compuesto...por quienes les fue materialmente imposible salir de ella... Los dos primeros grupos llegamos a movilizarnos a través de los Servicios Técnicos de Falange”. Para Muguruza el problema fundamental era la reconstrucción tanto de lo destruido como establecer las bases que permitieran hacer desaparecer “...esa condición infrahumana en que se encuentran las viviendas humildes en una infinidad de lugares de España”²⁹.

*Plan de Ordenación urbana de Madrid.
1941. Maqueta y foto aérea de la
Castellana.*



*Área de influencia de la Castellana.
Maqueta y foto aérea, 1950.*





Para Bidagor la reflexión sobre la ciudad se planteaba desde parámetros bien distintos: si nada sabemos de quienes fueron los 200 arquitectos que acompañaron a Muguruza en aquella primera asamblea de Burgos, sí conocemos, por el contrario, el nombre de todos y cada uno de los que desde CNT colaboraron con Bidagor: y por su testimonio tenemos noticia de cómo éste partía, en su reflexión sobre el Madrid de la posguerra, de ideas precisas y bien definidas, basadas fundamentalmente en la crítica a la experiencia madrileña: entendía, en primer lugar, que la propuesta de Castro para el Ensanche (la voluntad por dar forma a la ciudad, fijando en consecuencia un límite) tuvo desastrosas consecuencias para el posterior desarrollo de Madrid por cuanto que muchos, buscando escapar a las presiones fiscales del municipio, edificaron más allá del límite del Ensanche de forma caótica, dificultando o incluso malogrando cualquier posible desarrollo de la ciudad más allá de dichas Rondas.

La segunda reflexión de Bidagor se planteaba igualmente sobre el proyecto de ciudad decimonónica, rechazando el modelo de cuadrícula indiferenciada aplicado por Castro: entendía cómo en un mismo barrio (Salamanca, por ejemplo) habían aparecido áreas bien diferenciadas unas de otras (Goya, Conde de Peñalver o Diego de León) en función del uso dado a cada una de ellas, con identidad propia y bien definida, donde se daba la contradicción de carecer de una plaza o espacio colectivo; ello le llevaba a teorizar no sólo sobre la posible división de la ciudad en zonas (en función del uso del suelo)

sino sobre la necesidad de sistematizar las unidades urbanas que ahora definía como barrios o distritos. Y de acuerdo con la experiencia vivida en los años treinta en el estudio de Zuazo (cuando se establecía cómo la distribución de zonas de uso en ciudad debía plantearse sin solución de continuidad) Bidagor entendía que la definición de vías rápidas de tráfico, de avenidas o de calles peatonales era el modo de sustituir la formal ordenación geométrica por una nueva organización funcional.

Frente a estas dos críticas a la ciudad decimonónica, Bidagor establecía una tercera partiendo de la experiencia vivida sobre cómo se planteaba la gestión en la ciudad socialdemocrática: recordando que durante su tiempo de colaboración en el estudio de Zuazo había visto como el enfrentamiento entre la "Oficina Técnica" Municipal y el Gabinete de Accesos y Extrarradio del Ministerio de Obras Públicas tenía como consecuencia que cada administración proyectase de forma independiente y descoronada el mismo tramo de ampliación de la Castellana, y entendía la necesidad —más allá de discutir sobre un determinado tipo de modelo urbano— de fijar una autoridad capaz de gestionar y resolver los problemas planteados en la construcción de la ciudad: por ello desde los primeros momentos reclamaba como necesario una Ley de Bases capaz de someter las distintas competencias administrativas a una sola dirección, al tiempo que reclamaba una fórmula jurídica que permitiese llevar el planeamiento más allá del término municipal, reclamando entonces para esta oficina competencias que iban desde la simple formulación de ordenanzas municipales hasta la posibilidad de proponer modelos urbanos. Desde estos supuestos, cuando en 1938 Bidagor desarrolla, en el interior de CNT, un grupo de estudio, su objetivo principal es establecer las bases que permitan, al concluir la contienda, definir la imagen urbana del nuevo Madrid. Más preocupado en proponer un nuevo orden urbano que en definir una política de reconstrucción de las zonas dañadas, entre abril y diciembre de 1939 Bidagor explicita su idea de ciudad, apoyándose en la reflexión teórica de algunos arquitectos (Blein y Pérez Mínguez) que poco antes habían estudiado en Alemania, aportando así un saber urbano que nada tenía ya en común con la experiencia vivida en los años de la República. Y cuando en mayo de dicho año la Junta de Reconstrucción de Madrid²⁰ inicia su trabajo, los cometidos que recibe son más que sencillos y sólo Bidagor puede dar respuestas a los mismos por cuanto que ampliar el radio de urbanización supone abrir un debate al que Muguruza es ajeno, consistente en definir las nuevas zonas de influencia de la Capital.

Responder a un problema urbanístico a escala comarcal o regional era una cuestión que nada tenía en común con la temática desarrollada por Peña Boeuf ni tampoco con los abstractos comentarios planteados por los falangistas; actuar a escala comarcal implicaba establecer el debate sobre la posible anexión de núcleos urbanos próximos a Madrid y ello, dada sobre todo la difícil situación económica del Ayuntamiento, era tema para nada deseado por la Corporación Municipal. En este sentido cuando la Junta de Reconstrucción se define como organismo capaz de integrar los distintos organismos y con vista a centralizar los distintos problemas que pudieran plantearse, parece claro que el cometido de la misma es redactar un Plan General de Urbanismo. La convocatoria, por parte de los servicios

técnicos de FET y JONS de la asamblea nacional de arquitectos, supone el indiscutible liderazgo del tándem Muguruza-Bidagor como responsables de la nueva imagen urbana de la ciudad.

En la Asamblea celebrada en el Teatro Español, los días 26, 27, 28 y 29 de junio de 1939, Bidagor (junto al pequeño grupo de sus fieles) presenta las conclusiones de lo que había sido la reflexión desarrollada en la CNT. Si su conferencia trata sobre "Plan de ciudades", Pérez Mínguez lo hace sobre "Madrid, Capital Imperial"; Blein sobre "Organismos" y, paralelamente, Gutiérrez Soto trata sobre "Dignificación de la vida, vivienda, esparcimiento y deportes" y Cort lo hace sobre "División de España en regiones y comarcas naturales". Criticando Bidagor en su comunicación lo que él entendía como desorganización de las funciones urbanas ("...las ciudades se agrandan sin organizarse, y para ello es suficiente una receta, siempre la misma: un simple sistema de alineaciones") se mostraba contrario a lo que entendía eran "procedimientos bárbaros de solucionar los problemas consistentes en medir la civilización urbana en metros de anchos de calle y altura de edificios"³¹. En este sentido proponía que la ciudad de nuevo Régimen se creara obediente a unos fines concretos que fuesen: conjunto de fines políticos, directamente encauzados a la misión española en el mundo; conjunto de fines económicos, que respondan al plan nacional de rendimiento de las posibilidades naturales del país; conjunto de fines sociales que tiendan a la dignidad y aumento de la vida a la santidad de la familia, a la sana alegría del pueblo.

Las imprecisas afirmaciones de Bidagor ocultaban el debate que en ese momento se desarrollaba en el interior de la JRM, razón por la cual —y como él mismo señala, cortando la palabra a quien buscaba establecer coloquio tras una de las intervenciones— "...ésta es la razón por la que no nos interesan las discusiones en esta Asamblea y por la que tampoco queremos descender a dar detalles profesionales. Lo que hacemos en esta reunión es un acto de fe y un propósito inquebrantable de milicia. Porque una vez que tenemos un programa fijo sobre las necesidades de la ciudad, precisado en variedad y cantidad y enunciado en jerarquía, tenemos que proceder a concretarlo en realidades". Bidagor entendía pues la necesidad de establecer en la ciudad-Capital tres núcleos fundamentales: "...el representativo cabeza-urbana sede de la dirección, de la inteligencia; el central, cuerpo que encierra los servicios propiamente urbanos, tales como el comercio, el esparcimiento, los más típicos órganos de la residencia; los extremos o satélites, miembros elásticos, sede de la industria y de todas las funciones que requieran una independencia por razones de volumen, de molestias, de servicios especiales...".

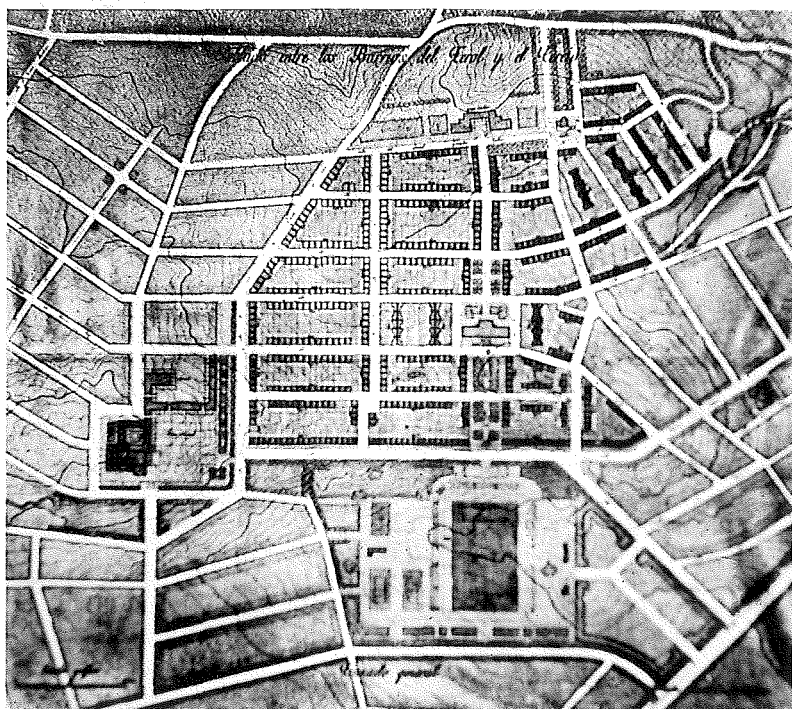
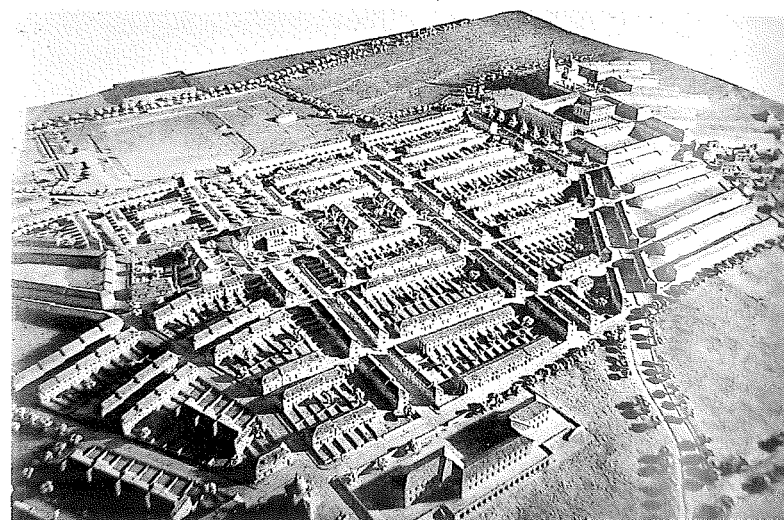
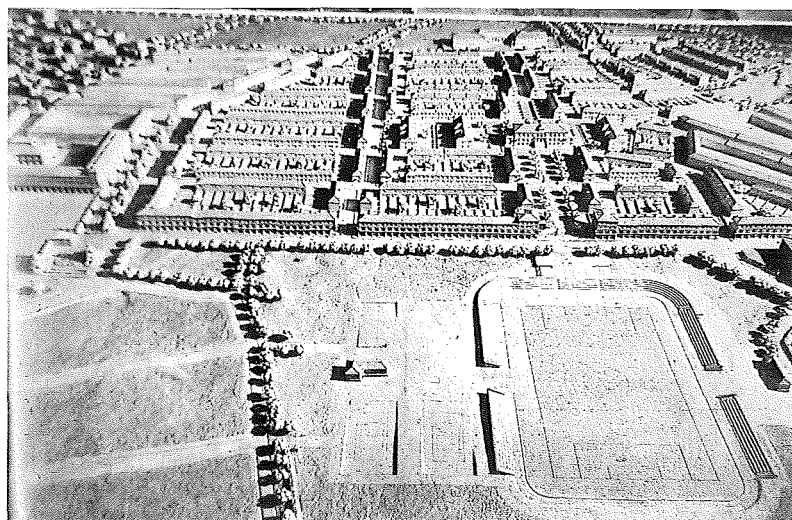
El ideal formulado en junio de 1939 era definir el concepto de una ciudad-orgánica en el sentido formal. Como señalará en su comunicación "...nosotros ansiamos no sólo formas sino ciudades vivas, y nuestro problema urbano no es un problema de nueva creación, sino que el tema que se plantea es devolver sentido y orden a las ciudades existentes". Complementando las ideas de Bidagor, Pérez Mínguez destacaba cómo Madrid, Capital del Nuevo Imperio, tenía una doble función que cumplir, una en el ámbito exterior y otra en el nacional. Sin teorizar todavía sobre el sentido que luego tendría el eje Castellana, asumía la experiencia berlinesa del "barrio de las Embajadas"

(con objeto de dignificar y ordenar el espacio destinado a las representaciones extranjeras) proponiendo llevar a este recinto tanto los organismos propios del mundo diplomático (Embajada, residencia del Representante y Cancillería) como los correspondientes al Consulado, relaciones comerciales y oficinas anexas³². Junto a este barrio de los diplomáticos, Pérez Mínguez entendía que era necesario establecer la Residencia oficial para los posibles Jefes de Estado visitantes, trazando en consecuencia un sistema de vías de recepción o triunfales, articulados por los campos de grandes asambleas y concentraciones militares. "...Este sistema se tendrá en cuenta para el estudio del trazado general de vías y espacios libres, como elementos importantes y de gran valor representativo. Pero además, y frente a este conjunto proponía complementarlo con otros edificios que debían ser el Palacio-Residencia del Jefe del Estado y dependencias complementarias; grupo de Ministerios y Jefaturas Nacionales; edificios representativos del Partido y Centros directivos de la cultura nacional"³³.

La intervención de Pérez Mínguez fue, sin duda la más específica y concreta de las que se plantearon en dicha Asamblea. Tras señalar la necesidad de establecer en Madrid un centro jerárquico que en junio de 1939 todavía no se identificaba con el eje Castellana, Pérez Mínguez esboza en su intervención otras dos ideas que, años más tarde, serían retomadas y valoradas como punto de partida de la reflexión urbanística: destacaba, en primer lugar, la necesidad de ajustar cualquier propuesta a la realidad del terreno, apuntando "...tenemos en Madrid una topografía modelada según tres hondonadas que van de norte a sur y que serán ejes fundamentales de la nueva Capital: el Manzanares, el Prado y el Abroñigal. Este antecedente geográfico, que nunca debió olvidarse... será... base para la urbanización del nuevo Madrid"³⁴. Valorando el frente de Rosales, Pérez Mínguez esbozaba así una idea que poco más tarde sería retomada por Bidagor al teorizar sobre la fachada de la ciudad hacia el Manzanares; a su vez, en su intervención destacaba también cómo el Paseo del Prado, en su desarrollo norte, convirtiéndose en eje ordenador del nuevo ensanche apuntando, y por último, cómo el Abroñigal era el límite natural del desarrollo urbanístico madrileño. La reflexión sobre las vaguadas le llevaba a plantear el problema del tráfico, destacando la necesidad de resolver las comunicaciones, reubicar la industria y definir un espacio para el comercio. Y estos aspectos le llevan a proponer una primera zonificación.

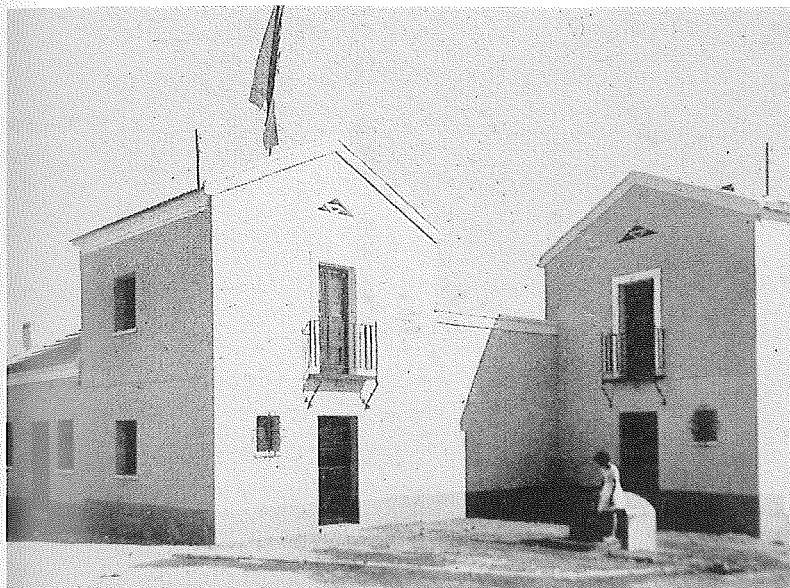
La intervención de Pérez Mínguez refleja un saber teórico que contrasta con el carácter puramente político de Bidagor. Minimizada su figura por la propia presencia de este último, conviene saber que ambos se habían conocido en el estudio de Zuazo, en 1934, si bien la trayectoria que cada uno había desarrollado hasta el momento había sido claramente distinta. Pérez Mínguez había formado parte, a comienzos de los treinta, del grupo de arquitectos (Garma, Navarro Borrás, Rius y Pedrol, Rodríguez Orgaz, Gaspar Blein, Saenz de Pipaón, F. Bello Goldoni y Prieto Moreno) que ampliaron estudios en Alemania —residiendo, en su mayoría, en Berlín— pensionados unos por la Junta de Ampliación de Estudios y otros por cuenta propia, asumiendo una cultura urbanística que ya nada tenía en común con la desarrollada durante los años de la República de Weimar, con la que Lacasa, Mercadal o Colás pudieron haber conocido en los

Plan de Ordenación del barrio del Tercio y Terol. 1941.



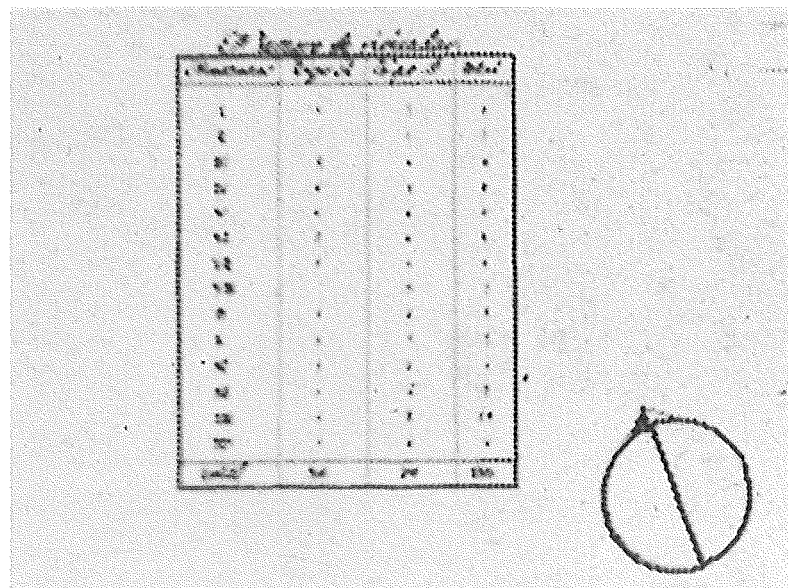
comienzos del veinte. Durante dos años Pérez Mínguez frecuentó el Seminario que Herman Jansen dirigía en la Escuela de Charlottenburgo y como consecuencia de aquellos contactos el alemán le ofrecería colaborar en los proyectos que éste pensaba desarrollar en Chile, sin duda por invitación de Brunner.

Evidentemente, el Jansen que Luis Pérez Mínguez conoce en 1932 poco o nada tiene ya en común con aquel otro que Mercadal conociera en 1925³⁵: el viejo Catedrático de Urbanismo, el arquitecto que en 1910 ganara el Concurso del Gran Berlín en 1935, se ha convertido en un “técnico” del Nacionalsocialismo y será a través suyo como el madrileño contacte tanto con Michael Fleicher (quien, según Fehld, años después trabajaría como arquitecto jefe en Danzing) como con Peter Cook, arquitecto militante del NSDAP; es a través de Jansen como Pérez Mínguez, cuando se editen en 1939 los dos tomos del *Manual de Urbanismo* que Karl H. Brunner publicara en Colombia³⁶ tras su experiencia chilena —trabajo de síntesis que recomendaría, en los primeros años de la posguerra, a un Bidagor incapaz de leer en alemán— y es en Berlín, y gracias a Jansen, como conoce tanto los nueve tomos publicados por de P. Schultze-Naumburg sobre la arquitectura popular alemana (anteriores sin duda del estudio de Muguruza *Viviendas para pescadores*)³⁷ como los textos sobre trazado de ciudades (“Stadtplanung und Stadtplanungsrechtsordnung”) valorado en esos momentos como referencia obligatoria. Colaborador, a su vuelta a España en



1934, de Zuazo, en los momentos en que éste elabora, por encargo de Prieto, las directrices del Plan de Accesos y Extrarradio, en aquel proyecto Pérez Mínguez propone dónde establecer un conjunto de núcleos-satélites (idea posteriormente recogida por el CRRSM) lo cual implica una nueva normativa sobre el suelo próximo a la Capital: y rechazada la idea por Zuazo, la misma no sólo sería asumida en 1938 por Mercadal y Besteiro sino que también sería retomada por el grupo de Bigador. Y es además en esos momentos cuando Pérez Mínguez viaja a Londres y conoce —junto a Santiago Esteban de la Mora— la experiencia londinense de Abercrombie, traducido inmediatamente después al castellano por Esteban de la Mora.

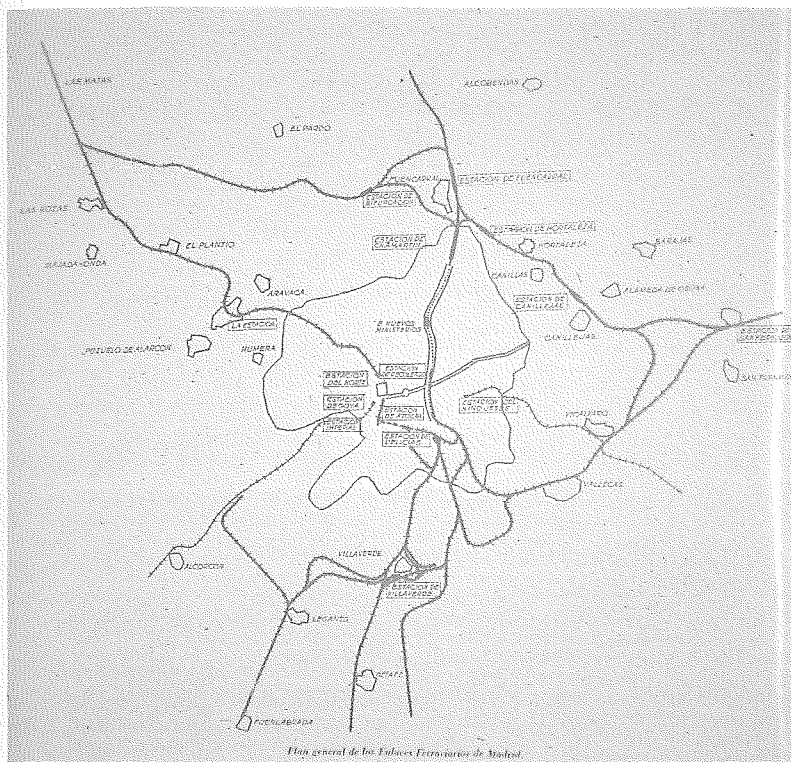
Entre la intervención de Pérez Mínguez en la I.^a Asamblea Nacional de Arquitectos de 1939 y noviembre de 1941, momento en que se finaliza el Plan, en la “Oficina Técnica” de la JRM se desarrolló un singular debate intelectual a dos niveles bien distintos, lo cual permite comprender cómo se desarrollaba el trabajo dentro del equipo coordinado por Bidagor: tras plantear Muguruza, en escritos publicados en la prensa de esos años, la problemática general y apuntar abstractas directrices, Bidagor —ayudado sin duda por Pérez Mínguez— esbozaba una visión general sobre la ciudad



y llevaba los temas al Equipo, organizando en el interior del mismo pequeños “concursos” de ideas para resolver cuestiones puntuales y concretas, asignándose después al “ganador” del mismo la responsabilidad de su desarrollo: de esta manera Pérez Mínguez “ganó” el que se planteó para la ampliación de la Castellana presentando —coherente con la tradición berlinesa que ha conocido— un conjunto de bloques abiertos que sólo por decisión política se transforman, inmediatamente en manzanas cerradas. Dividido entonces Madrid no tanto en zonas como en problemas, al asignarse a cada arquitecto una operación puntual concreta, de ese modo surgieron lo que luego se denominaron “Planes Parciales”, aportación más que singular del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM) al urbanismo.

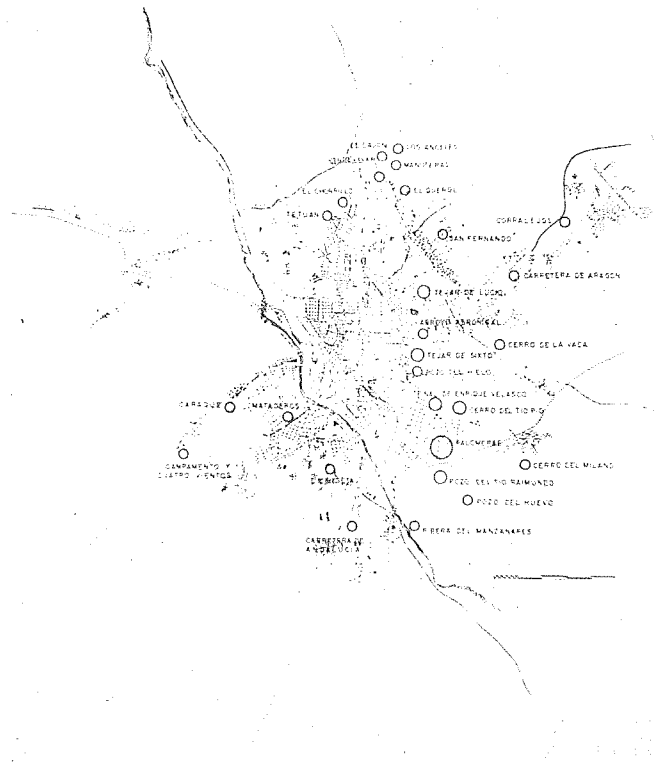
Entiendo que sería necesario profundizar en la formación urbanística de Pedro Bidagor, partiendo fundamentalmente del análisis de los textos entonces publicados y no de las declaraciones y comentarios que al final de su vida hizo a varios interlocutores, buscando hacer corresponder aquella realidad con un sueño de naturaleza bien distinta: pero lo que es indiscutible es que con el PGOUM por vez primera se definen unos criterios generales y se apunta la voluntad por implantar un Plan Nacional de Urbanismo (retomando así las pro-



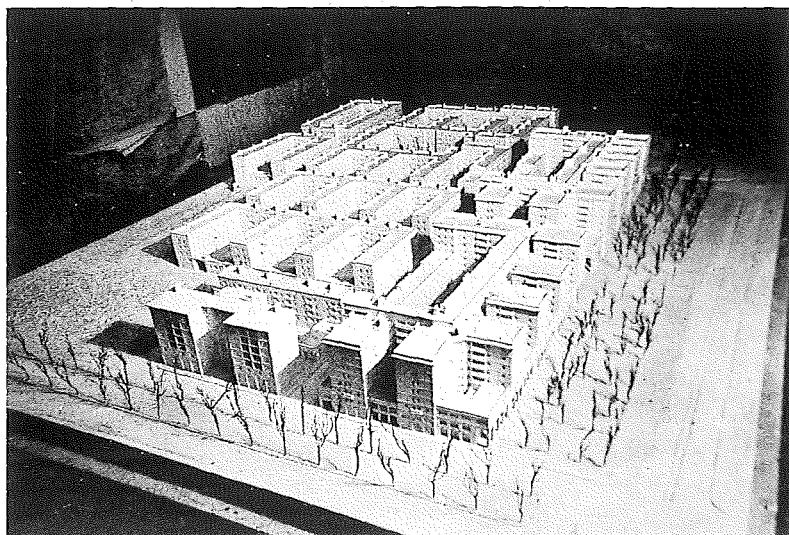


puestas que tanto Fonseca como Paz Maroto habían formulado antes de la Guerra) al tiempo que se fijan y establecen unos mecanismos legales. Y en este sentido, tan importante como pudo ser Pérez Mínguez para Bidagor, en cuanto difusor de un urbanismo que él desconocía, igualmente Gascón y Marín (el administrativista que en el Congreso Internacional de Ciudades y Organismos Locales celebrado en Sevilla en 1928)³⁸ convertido en figura clave del equipo de Bidagor, se revelaba como perfecto conocedor de que significaba la gestión y el control de la ciudad.

El hecho de haberse creado, mediante Decreto, la Junta Comarcal de Urbanismo de Guipúzcoa y luego la de Valencia, dio pie a Bidagor a apuntar cómo sentar las bases de un urbanismo nacional suponía enfrentarse a tres cuestiones específicas y distintas como eran "...una política de suelo, necesaria para luchar contra la especulación; una Ley de Urbanismo, que dé cauce a las nuevas



modalidades de los Planes y a las necesarias colaboraciones interprofesionales y, por último, la financiación de las empresas urbanísticas que permita dirigir el desarrollo de la ciudad como empresa particular". Apuntando ya la necesidad de promulgar una Ley del Suelo, entendía al mismo tiempo la necesidad de concebir la actuación urbanística como proyecto a gran escala —desde la organización territorial— razón por la cual buscaba establecer un límite preciso entre ciudad y campo señalando cómo "...esto sólo se logrará mediante planes comarcales de ordenación que prevean vías de comunicación, zonificación de superficie y conservación de amplios espacios verdes". Dependiendo, como parece evidente, de los supuestos definidos por Pérez Múñez el proyecto que Bidagor define para Madrid desarrolla estas ideas abstractas y se basa en el tratamiento de los siguientes puntos: en primer lugar, Madrid debía analizarse como Capital de una Nación; en segundo



lugar —integrando así a su propuesta los proyectos que los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas formulaban sobre redes de tráfico— proponía definir la ordenación ferroviaria; en tercer lugar, establecía los accesos a la ciudad; en cuarto lugar, planteaba la necesidad de establecer distintas zonas en función del uso, tanto en el interior de la ciudad como en el ámbito de la Capital; en quinto lugar, valoraba y reorganizaba el Casco Antiguo, reduciendo al mínimo las operaciones de reforma interior, si bien abría el debate sobre las características de los nuevos espacios públicos del distrito; en sexto lugar, proponía fijar las pautas para la conclusión del Ensanche; en séptimo lugar, la prolongación de la Castellana; en octavo, la ordenación del Extrarradio; en noveno, redefinía la situación de los suburbios; como décimo aspecto proponía el estudio de los límites de la ciudad y de las características de los anillos verdes; como undécimo, la ubicación de la industria y, por último, la situación y características programadas para los poblados-satélites.

Por Plan General se entendía “...una preparación esquemática de un sistema de principios fundamentales, recogidos en una estructura elástica de amplísimas cuadrículas, donde queda todo el conjunto de rectificaciones posibles”. Entendiendo que “...la ciudad es un cuerpo vivo, que tiene una serie de reacciones perfectamente humanas... y no puede hacerse otra cosa que preparar los

primeros reactivos considerados como fundamentales para la salud de la ciudad, y ver luego cómo reacciona su organismo, cómo asimila o rechaza aquellos elementos, para ir sobre la marcha corrigiendo punto por punto aquello que contraría a la idiosincrasia misma de la ciudad; frente a ello”, Muguruza destacaba cómo el Plan de Ordenación debía formularse como conjunto de ideas “...capaces de ser interpretadas, criticando en consecuencia ...los que creen que es necesario tener todo el Plan para realizarlo de una vez. El Plan debe realizarse por partes por cuanto que es preciso establecer una prioridad en la marcha de las cosas; y porque, en consecuencia, los reajustes deben efectuarse sobre lo fundamental”. Consciente de cuanto “...bien puede suceder que una serie de pruebas, de realizaciones, que se trata de llevar a cabo, transcurrido un cierto tiempo, determinen unas alteraciones de tipo económico... que obliguen a introducir en la organización del Plan unas modificaciones sustanciales” rechazaba la imagen un Plan cerrado y optaba, en su lugar, por potenciar la idea de un plan de intenciones³⁹.

Bidagor había criticado, la organización de la ciudad en el Casco Interior y en el Ensanche al destacar tres aspectos bien concretos: en primer lugar, echaba en falta la existencia de plazas o espacios públicos al entender que sólo éstas podían dar carácter singular a los diferentes barrios de la ciudad; paralelamente, se mostraba contrario a lo que entendía podía considerarse como despreocupación al definir dónde emplazar los edificios representativos; por último, censuraba que la ciudad liberal hubiese cedido a los intereses del privado, primero la parcelación de la ciudad y luego el trazado mismo del viario⁴⁰. Frente a la idea de una ciudad en continua expansión, Bidagor entendía el concepto de límite de modo distinto a como Castro o Núñez Granés plantearon las Rondas en el Ensanche de 1860 o en el Extrarradio de 1910. Sustituyendo la idea de calle perimetral por el concepto anillo verde, Bidagor retomaba así las propuestas definidas por Wolf, Pedersen y tantos otros teóricos de comienzos del siglo sobre la utilidad de las cuñas verdes como elementos diferenciadores de distintas zonas urbanas. Si en los años anteriores el Plan Comarcal se buscó definir desde el posible equilibrio entre el territorio próximo y la Metrópolis, en la propuesta de Bidagor, por el contrario, el territorio inmediato a la Capital aparecía como supeditado a las necesidades de la misma. Y estableciendo así una teoría orgánica sobre la ciudad, señalaba cómo ésta era un cuerpo en evolución, sometido a impulso y destino de las sociedades humanas que “contienen el alma de su vida” “...estimamos ineludible el asentamiento...de la continuidad tradicional, orgánica, jerárquica y mística, como fundamento de la nueva organización que eleve el poderío de España a su misión de Imperio”.

“Creyendo en la necesidad de dar forma a la ciudad —limitar su crecimiento, más correctamente— la primera cuestión debatida por el grupo de Bidagor fue buscar hasta dónde convenía que llegase la extensión de la ciudad, señalándose desde la OT cómo los límites estaban fijados de forma natural por la propia topografía del terreno: enclavado Madrid entre dos ríos o vaguadas (Manzanares y Abroñigal)” ...los cuales forman una horquilla entre cuyas ramas se

Vista aérea del barrio del Pilar: Avenida de América y Pista de Barajas. 1949.



levanta la población, y apuntaban cómo, si bien en la margen derecha del Manzanares y a la izquierda de Abroñigal existían barrios importantes (barrios obreros), basta fijarse un poco para darse cuenta de que forman núcleos aparte, con vida propia, con su fisonomía especial: en consecuencia estos barrios son verdaderos apéndices, casi ciudades-satélites de Madrid, que o alteran en nada los límites citados del Manzanares y de Abroñigal. “Y esta reflexión es la que llevaba a Bidagor a buscar la ordenación del norte de la Castellana” ...allí donde se encuentran espléndidas reservas de todo orden⁴¹.

“Establecer la idea de límite refleja cómo la pretensión de Bidagor no fue hacer un ‘Madrid grande’ sino” ...un Madrid capaz de satisfacer las exigencias de Capitalidad y residencia de los Órganos Rectores de la Nación, tanto en sus necesidades presentes como futuras. Por esa razón se ha limitado Madrid por un cinturón muy apretado a la ciudad formado por tres vías que discurren: una, al lado del Manzanares, otra por el Abroñigal y la tercera siguiendo

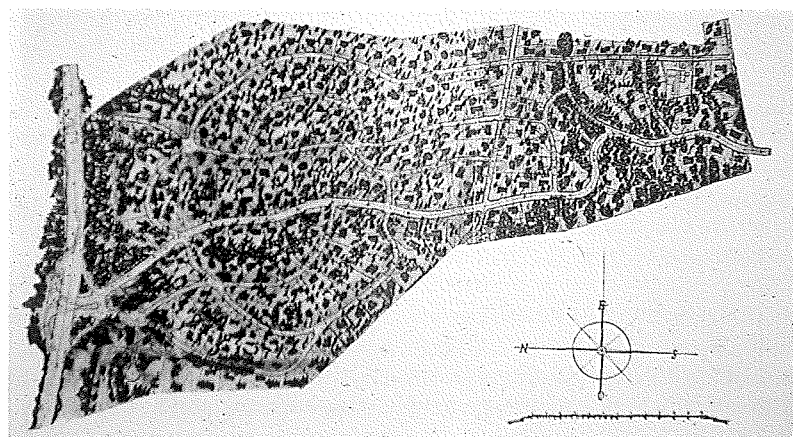
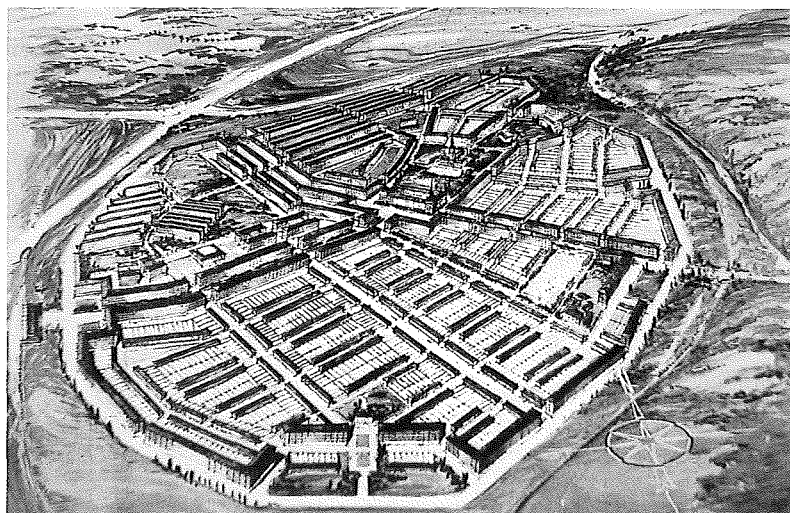
sensiblemente la línea del Arroyo de los Pinos⁴². En consecuencia, Bidagor desarrolló su propuesta desde un doble criterio: en el interior del anillo verde, el núcleo se dividía en partes, resolviéndose los problemas puntuales de manera detallada y precisa, dando así pie a lo que más tarde fueron los planes parciales; paralelamente, las propuestas planteadas más allá del citado anillo se convertían en abstractas e imprecisas sugerencias: en este sentido, cuando por ejemplo se plantea la construcción de ocho núcleos-satélites en torno a la capital, la definición que se da es más que pobre: unos poblados serán residenciales, otros industriales; capaces de albergar un total de 320.000 habitantes, los mismos debían situarse al Norte de la ciudad (Peña Grande, Manoteras y Canillas), Este (San Blas, Vicálvaro y Palomeras) y Sur (Villaverde y Carabanchel)... lo cual evidentemente suponía un nivel de definición del problema bien distinto al planteado en el centro de la ciudad, en la organización de los nuevos espacios de barrio o en el proyecto del nuevo eje de la Castellana⁴³.

Para el interior de la ciudad la Oficina Técnica proponía tres tipos de actuaciones: en primer lugar, y buscando sentar las bases del Nuevo Orden urbano, reordenaba el norte de la ciudad actuando en la prolongación de la Castellana —allí donde Zuazo y Jansen habían planteado poco antes su propuesta— valorando el eje no sólo como espacio representativo (donde situar los edificios representativos del Nuevo Estado) sino como núcleo urbano capaz de reordenar y dignificar un norte degradado, próximo a una Ventilla que, al igual que todo el sur de Tetuán, se caracterizaba por ser zona de suburbios; en segundo lugar, establecía una nueva división administrativa del Casco interior y Ensanche, estableciendo una nueva división administrativa de la ciudad y marcando, en consecuencia, nuevos límites de distrito y barrio y proyectando, en consecuencia, lo que denominó “centro de distrito” y “centro de barrio”. Por último, y asumiendo la idea de Bidagor de establecer lo que definía como “Cornisa del Manzanares”, se reordenaba la fachada del Paseo de Rosales hacia el río. Las tres actuaciones reflejaban la idea expuesta por Bidagor de organizar Madrid sobre la base de la doble función representativa (Castellana y cornisa del Manzanares) y comercial y residencial (reordenación administrativa del casco urbano) que debía tener la ciudad⁴⁴.

La propuesta del Plan de 1941 para la prolongación de la Castellana fue —junto con la voluntad por limitar el crecimiento de la ciudad mediante cinturones verdes— lo más emblemático de la propuesta y partía de la idea presentada —en forma balbuceante— por Pérez Mínguez en junio de 1939, al intervenir en la Asamblea Nacional de Arquitectos y establecer las características que para él debía ser la llamaba Capital Imperial, “... Madrid, como Capital del Nuevo Imperio, tiene una doble función que cumplir una en el campo exterior y otra en el ámbito nacional. Esta alta empresa de expresar en forma plástica todo lo que relaciona a España con el mundo exterior...tiene que ser conseguida con el máximo de expresión y acierto. A este empeño se supeditarán... las cuestiones... con carácter local, las cuales se situarán siempre en un plano inferior a aquél.

Nuevo poblado de Madrid en contacto con el ferrocarril suburbano. Madrid, 1949.

J. Laguna. Planta del barrio jardín. Puerta de Hierro. 1949.



La misión internacional de Capitalidad se concreta en dos funciones complementarias, una de ordenación y significación de las representaciones extranjeras y otra de hospitalidad y recepción... de huéspedes de honor. La primera... se resolverá siguiendo un criterio de reunión de todas las representaciones extranjeras oficiales en un organismo urbano... Dentro de este recinto se dará preeminencia de emplazamiento a las naciones que, por su hermandad racial y penetración ideológica merezcan ser destacadas.

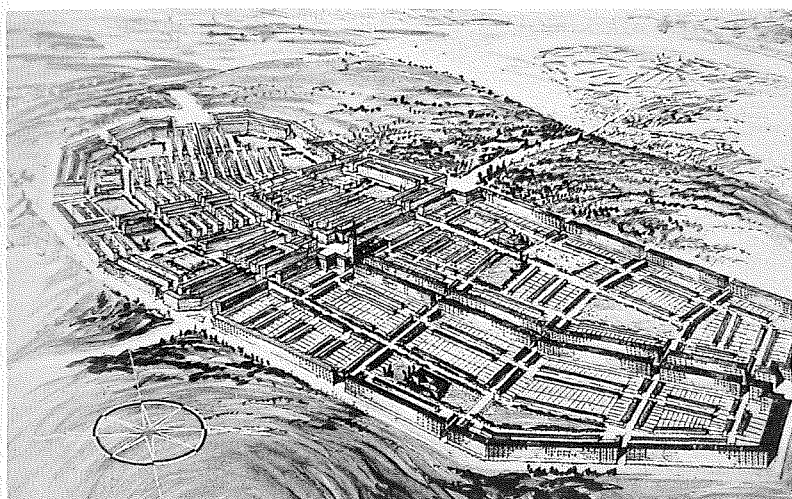
Cada una de éstas constará de los organismos propios del mecanismo diplomático, como Embajada, residencia del representante y cancillería... Dentro del recinto general... se establecerá un centro común a todas las instalaciones de carácter cultural, religioso y sanitario...⁴⁵

La propuesta de Pérez Mínguez sobre la creación de un "barrio para los diplomáticos" se basaba en repetir miméticamente la experiencia berlinesa del Tiergarten (próximo a Potsdamerplatz se edificaron, sobre las márgenes del parque proyectado por Lenné, las representaciones diplomáticas japonesa, italiana y española) al tiempo que se esbozaba la posibilidad de repetir — conceptualmente — el proyecto desarrollado por Speer y Werner March en 1937 para el gran eje norte-sur berlinés que, desde las inmediaciones del Reichstag debía atravesar el Tiergarten y atravesar entre Kreuzberger y Schöneberger en dirección Sur. Al margen de aquella propuesta, entre junio de 1939 y noviembre de 1941 (el Plan fue aprobado por la JRM en diciembre de ese año)⁴⁶ fueron numerosas —y especialmente contradictorias— las propuestas sobre la zona: una primera idea, desarrollada por Pérez Mínguez al ganar uno de los pequeños concursos internos organizado por Bidagor, consistió en ordenar ambas márgenes del eje (entendido como espacio monumental) y proponer una nueva zonificación del entorno próximo. En las inmediaciones del Estadio Nacional (lo que luego fuera el Bernabeu) que March había definido como gran Estadio de masas, Pérez Mínguez proponía una urbanización intensiva abierta al tiempo que valoraba como espacio destinado a ciudad-jardín el comprendido entre República Argentina y Plaza de Castilla, proponiendo el Paseo de la Habana en eje de zona de baja densidad. Y un esquema de tal ordenación fue publicado —y nada menos que por Pedro Muguruza— en 1944, siendo valorado y positivamente comentado⁴⁷.

La propuesta de Pérez Mínguez se planteaba en una zona de casi nula edificación (la zona sur de Bravo Murillo —Tetuán y Valdeacederas— correspondía a un área de chabolas) por lo que en su idea no cabía preocuparse por cómo resolver el encuentro entre una trama existente y otra de nuevo tipo: por ello, y como comentara Muguruza, era preciso edificar con bloques cerrados la zona inmediata a Bravo Murillo mientras que por el contrario, la vaguada marcada por el Paseo de la Habana tendría una edificación abierta. Y destacando lo complejo de un área, donde se daban cinco tipos diferenciados de uso del suelo (representativo, comercial, residencial, verde e industrial) Muguruza recurría, para avalar esta propuesta, a la experiencia inglesa desarrollada por Barlow, Scott y Unwin en Londres⁴⁸.

Que Muguruza recurriese, en esos momentos, a la opinión de Unwin es un dato más que sorprendente: primero, porque supone

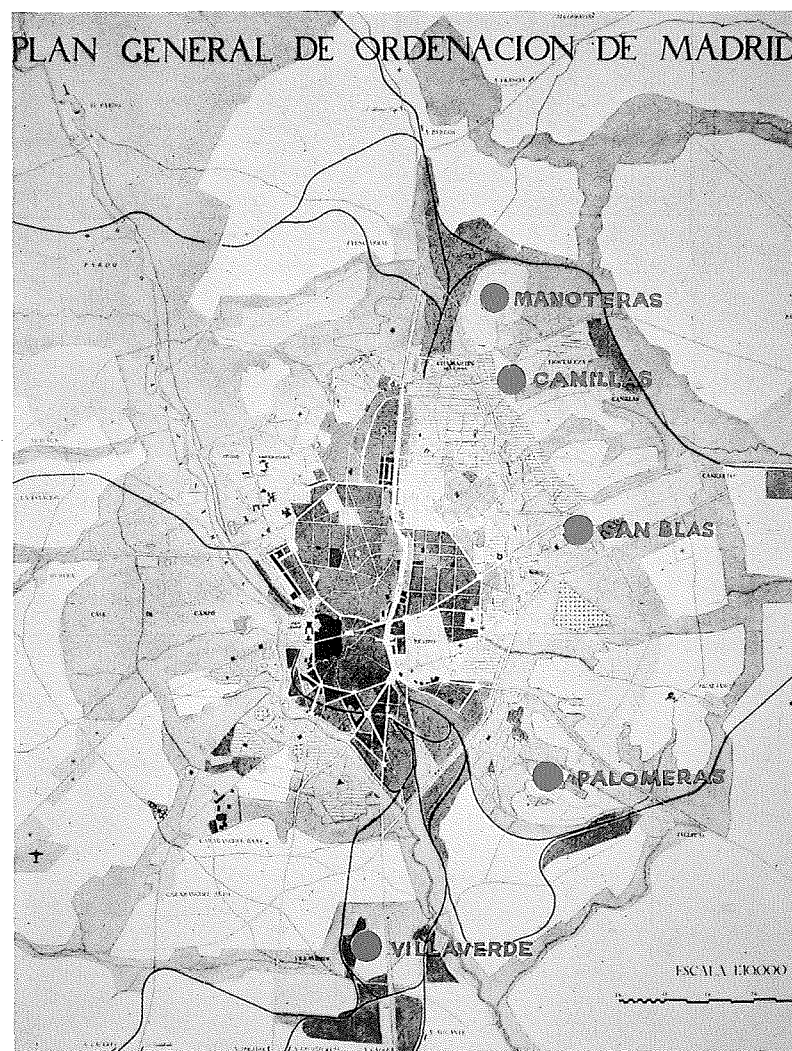
Nuevo Poblado de Madrid en contacto con el ferrocarril suburbano. Madrid. 1949.



establecer un vínculo con un tipo de urbanismo que nada tenía en común con el reclamado por Bidagor; en segundo lugar, porque implica cambiar —en plena Guerra Mundial— la referencia cultural, optando no ya por los supuestos teóricos de la Alemania nacional-socialista y sí por los esquemas urbanísticos de ese “liberalismo” tantas veces atacado, incluso en el seno mismo de las asambleas nacionales de arquitectos. Frente a la experiencia de Unwin (citado y ensalzado, también es verdad, por Brunner en su Manual de Urbanismo) Bidagor reclama la presencia en Madrid de Paul Bonatz, el arquitecto responsable de la escuela de Stuttgart que con ocasión del Concurso de 1929 había visitado Madrid, redactando un más que importante informe sobre sus opiniones.

Unwin versus Bonatz evidencia, de manera significativa, las diferencias de planteamientos y de formación existente entre Muguruza y Bidagor: Muguruza era un arquitecto con posiciones políticas claras y radicales, como confesaría en la I.^a ANA al comentar como tuvo que huir, durante la Guerra, de la Valencia republicana: pero durante los años de su actividad docente en la Escuela de Arquitectura había demostrado un claro conocimiento de los debates urbanísticos europeos del período de entreguerras, fijando su atención especialmente en la actividad de los urbanistas ingleses: por ello, y como él mismo lo explicaría en varios escritos, entendía que era posible establecer las bases de la nueva ciudad partiendo de lo ya debatido y estudiado; Bidagor por el

Plan General de Ordenación. Situación de los núcleos satélites. 1949.



contrario era —y sobre todo en los primeros años de la posguerra— firmemente partidario de establecer una nueva estética, una nueva mentalidad y una nueva imagen urbana. Por ello, frente a un Muguruza que recurría a la experiencia inglesa (Barlow, Scott y Unwin) el Ministro de Gobernación Blas Pérez (por medio de Bidagor) reclamaría la opinión y el criterio del francés Daniel Bouttet

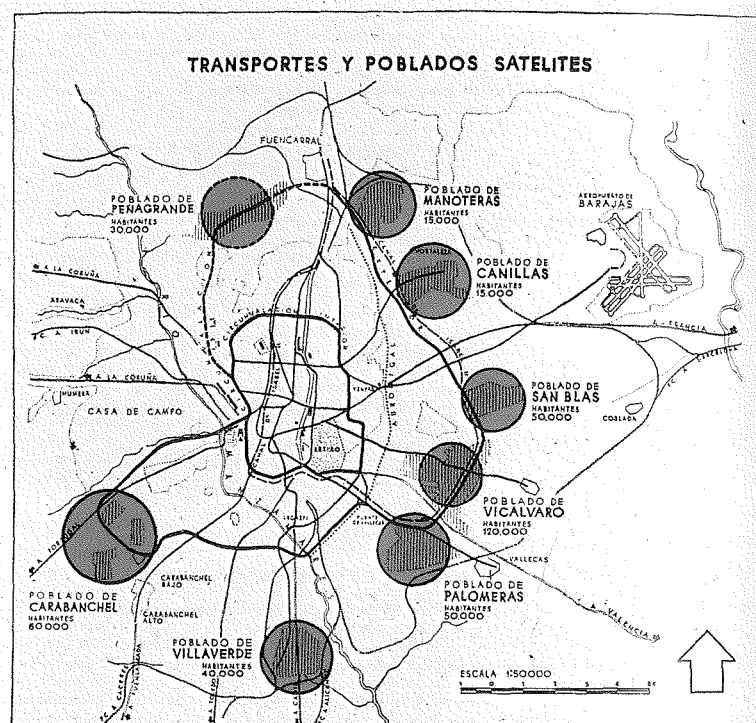
(Vicepresidente del Comité de Reconstrucción de Francia) y, sobre todo, de Paul Bonatz⁴⁹.

Entender las diferencias de planteamiento que hubo entre Muguruza y Bidagor ayuda a comprender cuánto el Plan de 1941 refleja las tensiones y compromisos que hubo entre profesionales de trayectorias distintas y con concepciones diametralmente opuestas sobre qué debía ser la ciudad: frente a quienes proponían mantener los criterios debatidos antes de la Guerra (y aquí el grupo era más que complejo y, a su vez, confuso, por cuanto que Escario defendía dicha actitud, pero con opiniones y criterios bien distintos a los que defendiera Cort o Paz Maroto) hubo otro grupo, constituido por quienes reclamaban el espíritu de Falange como idea de vanguardia. Ambos publicaron en aquellos años numerosos textos y manifiestos, y nunca hasta el momento la historia ha analizado o comentado las diferencias existentes entre unos y otros, presentando aquellos textos como un todo común, sin valorar diferencias ni establecer matices.

Como Director General de Arquitectura, Muguruza publicó en los primeros años del Régimen —y últimos de su vida— numerosos artículos de divulgación urbanística en los que expresaba una opinión que en nada coincidía con los criterios luego desarrollados por Bidagor, y ejemplo de ello podría ser la opinión expuesta por el primero sobre cómo resolver el desorden urbanístico existente en el norte de la ciudad. Para Muguruza, tal aspecto dependía de tres variables que él definía como de lugar, de forma y de tiempo. Tras criticar el hecho que la iniciativa privada edificase dónde, cuándo y cómo quería, apuntaba cómo la misión del Ayuntamiento debía ser llevar la organización de los servicios (las infraestructuras) al lugar, a la persona y en el plazo que lo permitiesen las circunstancias; por ello, precisaba, una actuación del organismo supramunicipal en la prolongación de Castellana era más que necesaria, por cuanto que sólo tras haberse demostrado la voluntad por ordenar la zona sería posible que el privado acudiese, compactando y concluyendo la propuesta de ordenación del Extrarradio, razón por la que justificaba la aparición del bloque cerrado (mayor densidad) en el espacio comprendido entre el eje y Bravo Murillo, mientras que proponía integrar la zona verde en la vaguada marcada por el Paseo de la Habana.

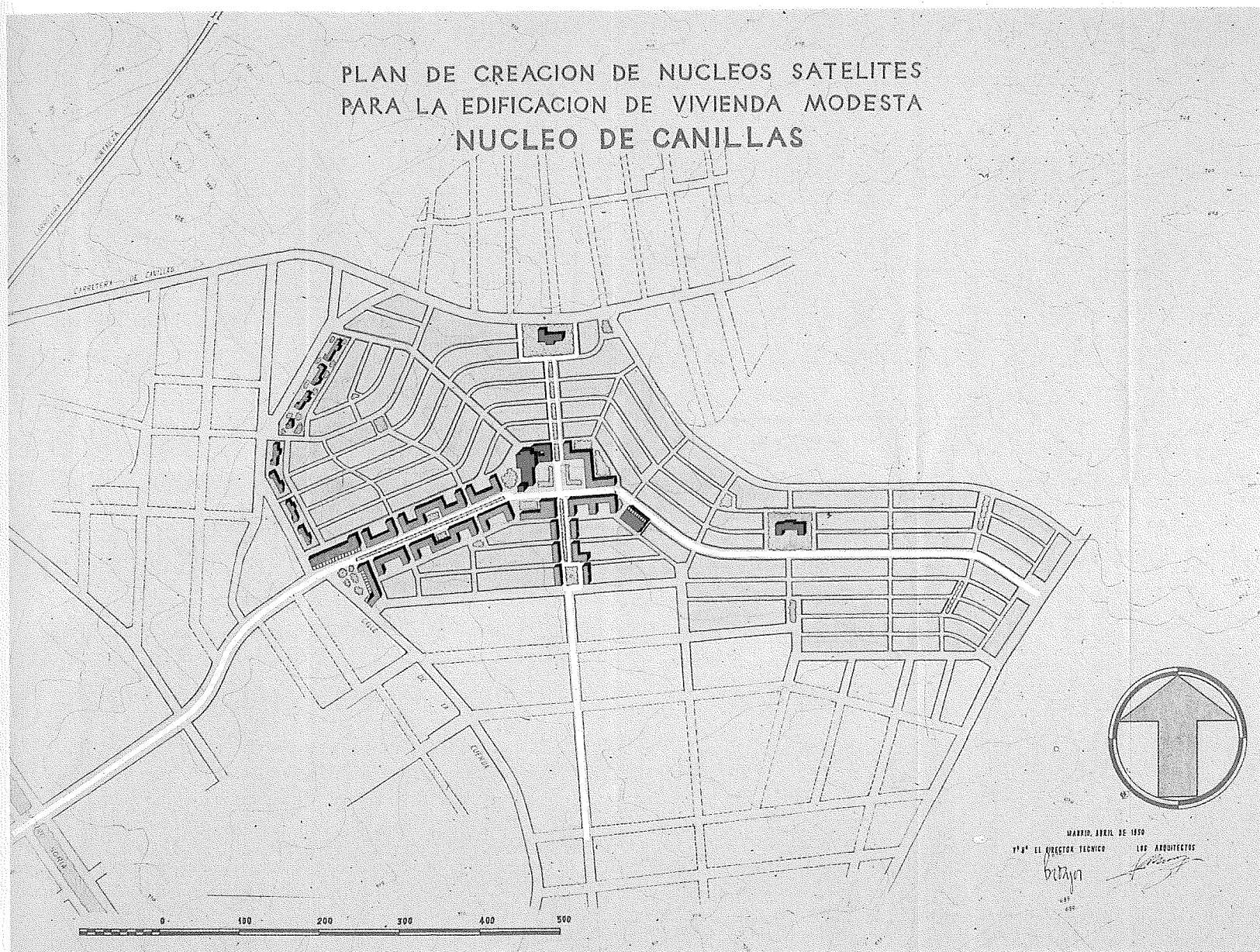
A pesar de ser ésta la opinión de quien fuera el Director General de Arquitectura (y Presidente de la JRM) cuando a finales de 1941 se presenta el Plan, las obras de lo que se llamó el nuevo ensanche de la Castellana fueron calificadas como obras de ejecución urgente⁵⁰ siguiéndose un sistema mixto fundado en el establecimiento de una red de tráfico amplia, tomando como modelo el ensanche del barrio de Salamanca, permitiendo edificaciones con aprovechamiento normales; se ignoraba así tanto la propuesta de Pérez Múñez como las ideas de Muguruza; y valorando el eje sólo desde las proporciones (se indicaba como la prolongación tendría 2. 200m) sólo se valoraba el carácter monumental de la Castellana (enfatiizando los equipamientos existentes) omitiéndose cualquier referencia tanto al “Barrio de las embajadas”, definido en la margen oeste de la nueva Avenida, como de la propuesta de bloques abiertos en altura y viviendas unifamiliares en la zona comprendida entre República Argentina y Plaza de Castilla.

Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid. Definición y localización de los poblados satélites.

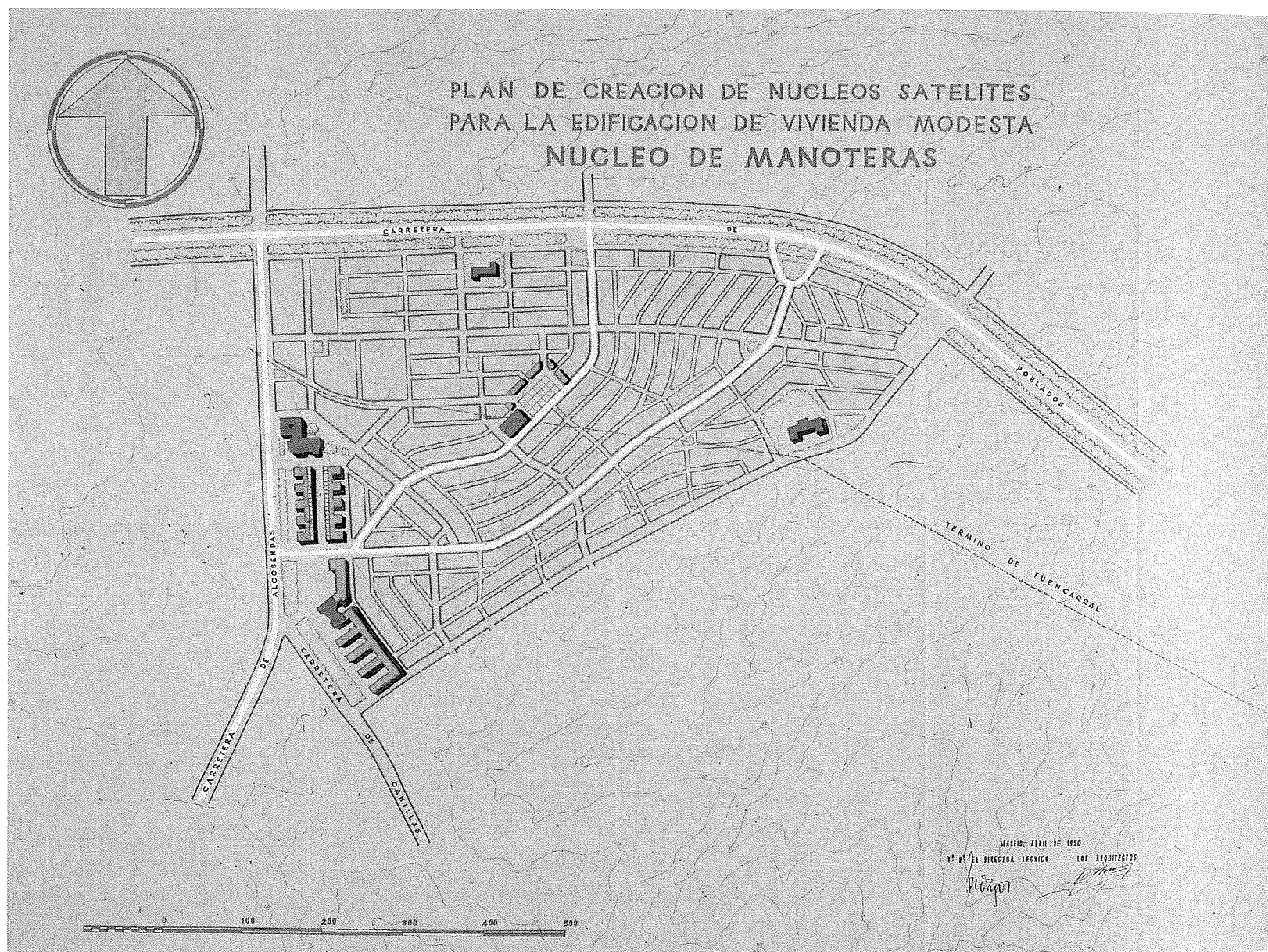


La idea fue, en aquella área, la de crear un distrito de edificación residencial intensiva: las manzanas cerradas, se señalaba, debían tener unos 50m. de frente y agrupadas, el objetivo era establecer un distrito (núcleo orgánico, según la terminología de la época) o barrios de vida propia. Y quizá por ello se plantearon propuestas fantásticas sobre la inmediata ocupación del límite del Extrarradio como fue, por ejemplo, la noticia publicada sobre lo que se quería como inmediata construcción, en Chamartín de la Rosa, de 3.000 viviendas protegidas, en bloques de cuatro alturas que se desarrollarían sobre un frente de casi 150 m. y que se concebirían desde la referencia a un impreciso “estilo castellano”⁵¹. ¿Por qué se planteó, como cuestión fundamental, el desarrollo de la Castellana? Entiendo que, al margen de la operación propagandística que buscaba repetir en Madrid el ejemplo de Speer en Berlín, la realidad es que la situación existente en el Casco antiguo habían colapsado la ciudad: y tras criticar las ridículas proporciones de la Gran Vía, sería Gascón y Marín quien

Plan de creación de Núcleos Satélites para
la edificación de viviendas modestas.
1950.

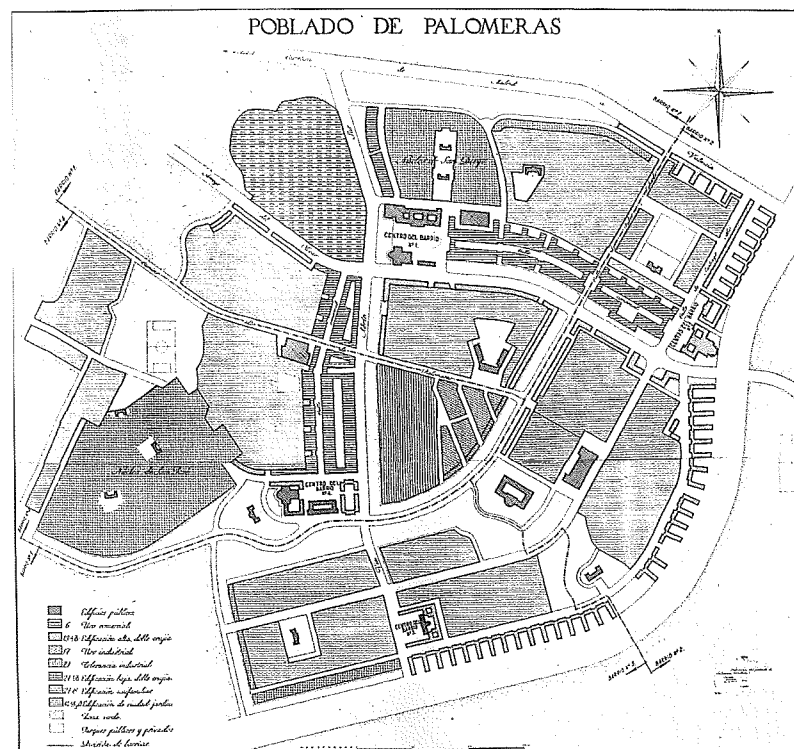
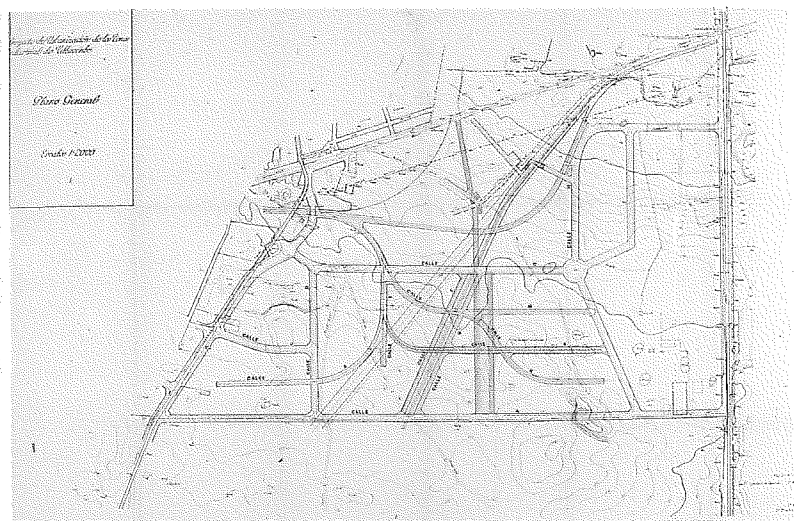


Plan de creación de Núcleos Satélites.
Núcleo de Manoteras. Madrid. 1950.



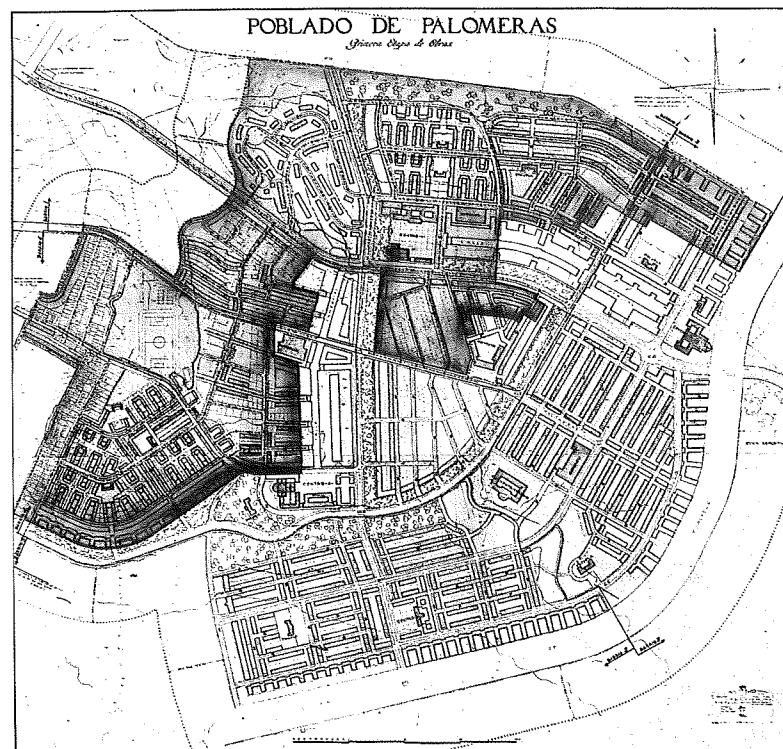
A. Martínez de Lamadrid. Proyecto de urbanización de la zona industrial de Villaverde.

Plan para la Creación de Núcleos Satélites. Núcleo de Palomeras. Zonificación.



Plan para la creación de Núcleos Satélites. Núcleo de Palomeras. Primera etapa de obras.

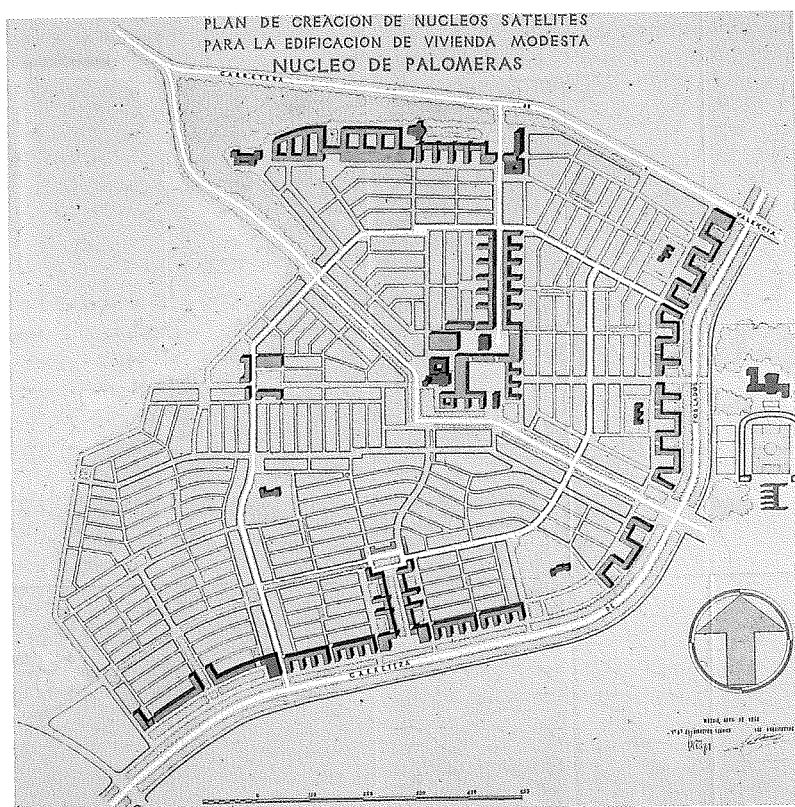
ET.S. ARQ.
BIBLIOTECA



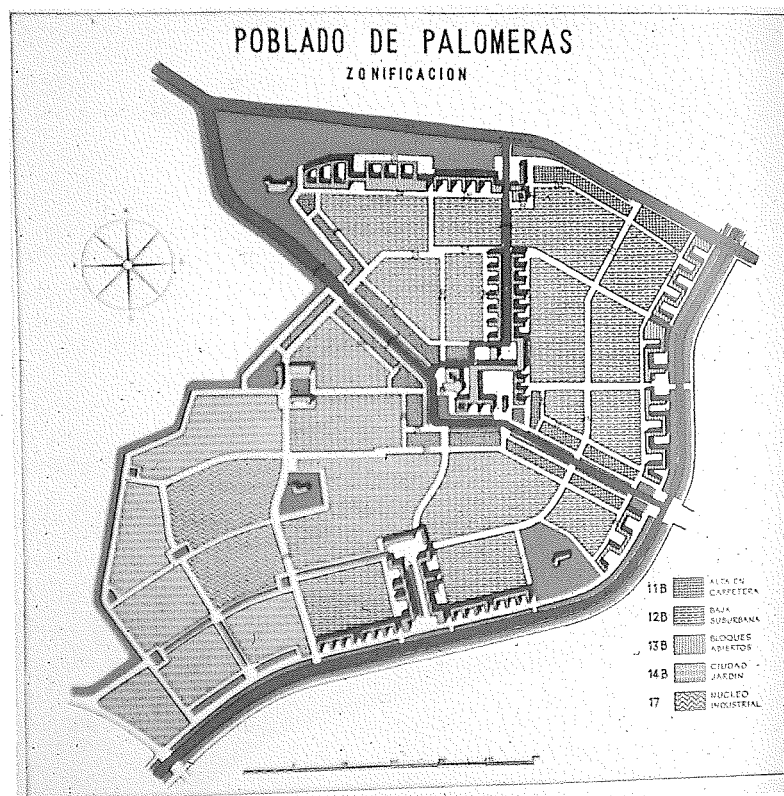
comentase un extraño dato "...razón tenía el Caudillo cuando, en reciente discurso ...indicaba que le asustaba pensar lo que sucedería cuando viniera la paz, cuando el tráfico se intensificara, cuando no estuviera cerrado el grifo de la gasolina y volvieran a circular a millares los automóviles, lo que quiere indicar que hay un problema de reforma interior en Madrid distinto ... (del existente) en el Ensanche; y que junto a ellos hay un tercer problema: el de la zona de influencia, el de los suburbios y alrededores de Madrid que hay que considerar separadamente"⁵².

Al margen del debate sobre si convenía o no un nuevo ensanche para Madrid (valorado como suma de fragmentaciones, de lo discontinuo y lo real) la situación en que se encontraba la Ciudad, bombardeada sistemáticamente durante los años de Guerra, era más que dramática tanto en el casco interior como en los suburbios, siendo necesario definir pautas precisas y claras sobre cómo llevar a cabo su reconstrucción. Y fue entonces cuando algunos arquitectos,

Plan de creación de Núcleos Satélites.
Núcleo de Palomeras. 1950.



Plan de creación de Núcleos Satélites.
Núcleo de Palomeras. Zonificación.



recurriendo a la farragosa forma de expresión de la época (Blein señalaría, por ejemplo, cómo ...Madrid debía cumplir un triple objetivo: su misión debía subordinarse al destino trascendente de Dios; debía concebirse como un ser, conjunto único y debía constituir un ser vivo, todo ello orgánico)⁵³ entendieron que el concepto reconstrucción no significaba reedificar lo destruido y sí, por el contrario, establecer un nuevo orden urbano, remodelando la ciudad, forzando que cada sector se convirtiese en miembro definido en dimensiones y función para cumplir la parte que, en su opinión, le correspondía en la ciudad como órgano del Estado⁵⁴. Se estableció así un doble planteamiento: era necesario revalorizar la fachada de la ciudad, por cuanto que debía entenderse como símbolo real de unidad y, paralelamente, era preciso llevar la nueva lógica al resto de la ciudad, cuestionando el antiguo orden, y estableciendo en consecuen-

cia una nueva división administrativa que coincidía con las ideas expuestas en la Alemania nacionalsocialista por el economista del NSDAP, Gottfried Feder.

Ya he señalado cómo Bidagor había criticado la ciudad de los siglos XVII y XVIII con los mismos argumentos que censuraba la trama del Ensanche de Castro, reclamando plazas o espacios abiertos que caracterizasen los diferentes barrios; censurando el emplazamiento dado a los edificios emblemáticos de la ciudad y oponiéndose al hecho histórico de dejar al arbitrio del privado la parcelación y el trazado de las calles. Y desde esta triple valoración (definición de espacios públicos capaces de organizar el barrio; ubicación de los edificios representativos de acuerdo con la imagen de ciudad que se quiere mostrar y establecer —desde el público— una parcelación y viario coherente con el Plan) es como entiendo debe

valorarse la organización de ciudad que se plantea en aquellos momentos.

En 1946 Alberto Acha⁵⁵ publicaba en la *Revista Nacional de Arquitectura* un plano sobre cuál debía ser la "...organización teórica de un distrito de 100.000 habitantes": la fecha de su publicación (1946, insisto) podría hacernos creer que el debate sobre la organización en barrios y distritos sólo se planteó tras la aprobación definitiva de un Plan redactado en 1941, publicado en 1942, aprobada la Ley de Bases en 1945 y su desarrollo en 1946, pero el estudio de las revistas de la época ("Reconstrucción" y "Revista Nacional de Arquitectura") prueban cómo desde 1940 Gaspar Blein había iniciado la reflexión —desde la JRM— sobre cuáles debían ser las características de los nuevos barrios, distritos y núcleos, del mismo modo que también desde la DGRD se daban soluciones concretas para los centros de distrito y de barrio de Argüelles, Palos de Moguer, Prosperidad, Puerta de Toledo, Vallehermoso...⁵⁶ "consecuencia de los trabajos esbozados por Bidagor al definir la nueva división administrativa de la ciudad. Todos los proyectos tenían en común un mismo programa: en torno a una plaza porticada se disponía la iglesia, tenencia de alcaldía, casa del partido, notaría, baile, mercado, cine..." El rígido programa (o, incluso, la imagen formal proyectada) que invariablemente se repitió en aquellos proyectos coincidía al detalle con los centros sociales (Plaza o lugar de reunión, Casa del Partido, Iglesia, frontón, notaría, Casa cuartel de la Guardia Civil...) concebidos en los núcleos rurales que Regiones Devastadas proyectaban en aquellos momentos; y a pesar de las fuertes críticas que Bidagor había planteado en 1939 tras su intervención en la Primera Asamblea Nacional de Arquitectos ("...¿es qué no vamos a poder decir que estamos avergonzados de que se estén planteando los asuntos de reconstrucción como se están planteando? Lo decimos porque es la verdad y nos lo tienen que oír"⁵⁷), la realidad es que la imagen de lo popular dominó sobre cualquier otra reflexión por encontrar una arquitectura del nuevo Estado.

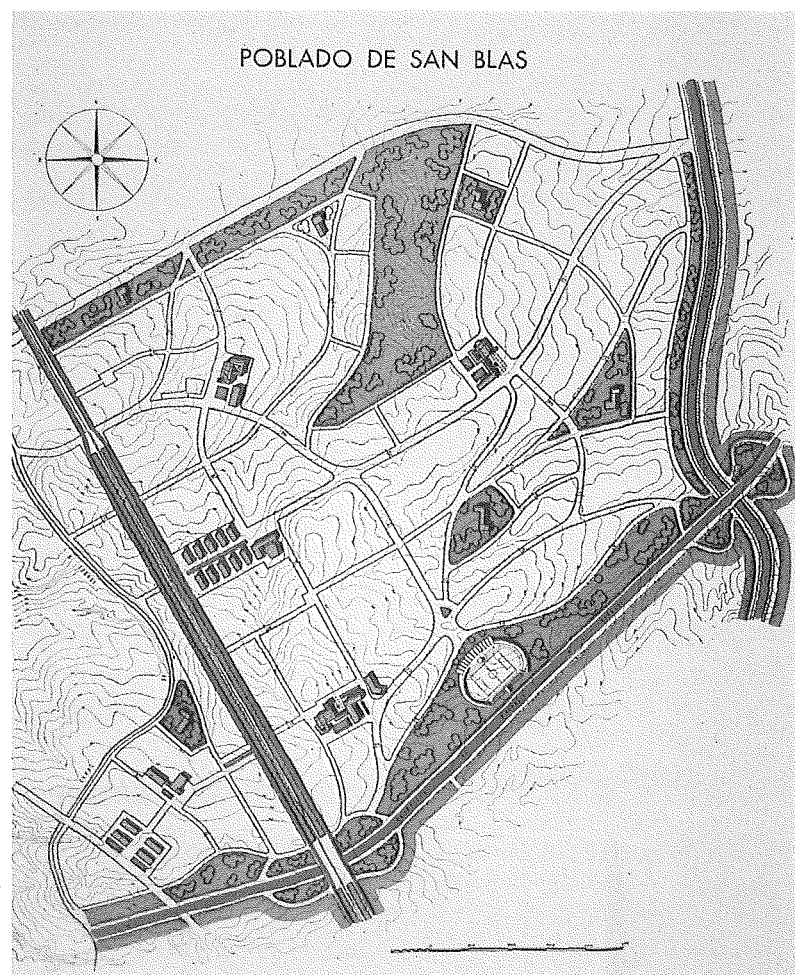
"...Proponemos reordenar los barrios de Madrid según su función, destacando cómo los usos sociales de esparcimiento y trabajo intelectual se encuentran mezclados, caóticamente con la vivienda, del mismo modo que los usos políticos y administrativos están desperdigados por toda la población sin constituir una unidad orgánica"⁵⁸. Uno de los primeros problemas que Bidagor o Pérez Mínguez se encontraron, en la inmediata posguerra, fue cómo actuar ante los conflictos de competencias existentes entre los distintos organismos de la administración: si Pérez Mínguez definía en la I.^a ANA de 1939 la nueva imagen de la Capital Imperial, contemporáneamente Moreno Torres —Director General de Regiones Devastadas— ignoraba tal opinión y, ante la realidad de una ciudad sobre todo destruida en la zona oeste (en lo que fuera de Guerra) fomentaba la reconstrucción de aquella parte de ciudad: pero ante el escaso número de solicitudes presentadas a la JRM (cuyo cometido era, como he señalado, coordinar y controlar la situación) el Gobierno asumió apoyar e incentivar la misma, razón por la cual se aprobó aplicar los beneficios previstos en la Ley de Adopción a los barrios próximos al Manzanares, encomendando a Regiones Devastadas "...los proyectos de nuevos centros de barrio en Argüelles, Carretera de Extremadura, Usera y Puente de Toledo". En principio, la actuación podía parecer

correcta y se entiende mal por la oposición que planteó Bidagor a la misma: sin embargo la explicación la daría el propio Moreno Torres al reconocer cómo "...han transcurrido cinco años ...se han creado multitud de escuelas, templos, viviendas ...pero todo ello sin un plan de conjunto"; explicación más que clara si tenemos en cuenta que Bidagor se oponía al desarrollo de cualquier proyecto desarrollado al margen de un programa de actuación aprobado, situación claramente contraria a su intención de conferir a un único organismo la capacidad para emprender actuaciones, definir tiempos y establecer los criterios⁵⁹.

Actuar desde un criterio establecido significaba, en consecuencia, no sólo redimensionar los barrios existentes, buscando tanto ubicar como definir los centros cívicos, comercios, industrias, mercados, centros sanitarios, cultura, deportes, esparcimiento y espacios libres...; y si antes de la Guerra las operaciones de reforma interior se plantearon desde criterios de viabilidad y tráfico, ahora el planteamiento era distinto, al considerar Bidagor que los barrios existentes nunca se edificaron con arreglo a un plan, siendo en consecuencia fruto de una especulación que ignoró por completo qué suponían los servicios colectivos: en consecuencia, comentaba, "...en estos barrios reina la anarquía moral pues al carecer de todo plan colectivo de ordenación los habitantes se ven reducidos, sin iglesias, sin plazas de reunión, sin escuelas, sin centros sanitarios ni lugares de esparcimiento, a su esfera individual"⁶⁰. Sobre esta base Bidagor señalaba la necesidad de fijar una jerarquía real dentro de cada función, destacando cómo ciertos servicios podían ser atendidos por una concentración determinada de habitantes y cómo otros precisaban, por su naturaleza, serlo por una comunidad inferior en número: y desde esta distinta valoración, establecía en consecuencia tres módulos urbanos de distinta naturaleza según los equipamientos y función: el distrito, el barrio y el núcleo.

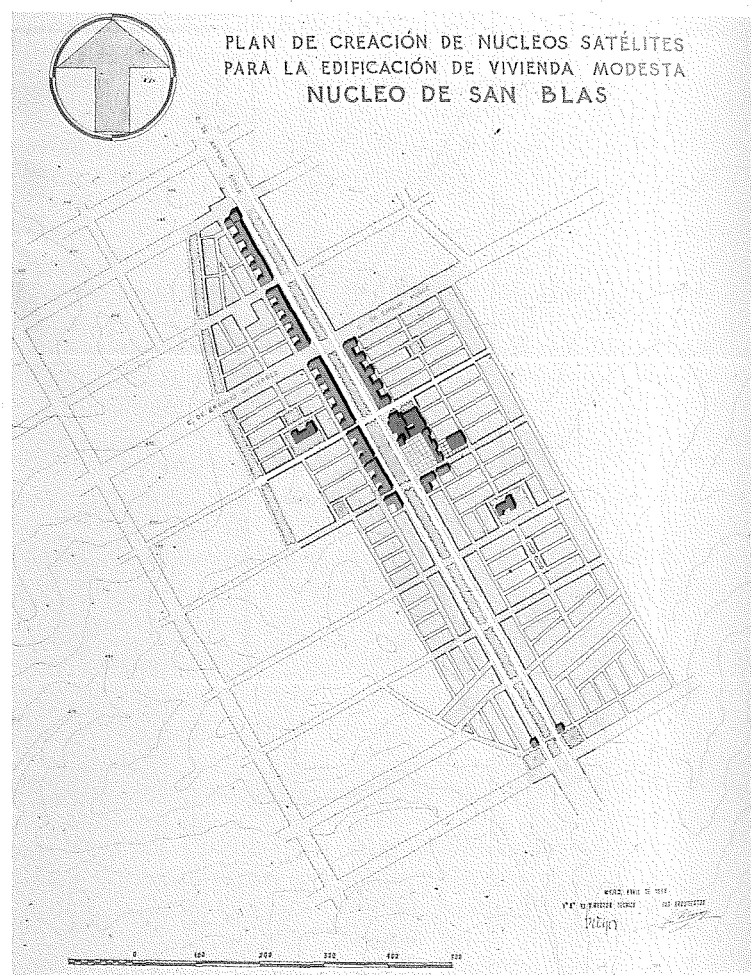
"El distrito, en su valoración, corresponde a una división administrativa y comprende los servicios de tenencia de alcaldía, juzgado, sucursales de banca, comunicaciones, centros políticos del movimiento y centros de higiene dotados de laboratorio y tratamientos. Forma un distrito cinco barrios tipo de 20.000 habitantes cada uno, presididos por un barrio-cabeza que une las unidades anteriores. Cada barrio se compone de cinco núcleos de 4.000 habitantes y uno principal. El barrio, agrupación de abolengo tradicional, se define para 20.000 posibles vecinos y se valora como unidad fundamental de agrupación de viviendas, ya que tiene el volumen apropiado para contar con todos los servicios que proporcionan vida digna y alegre a los habitantes que comprende y debe reunir servicios parroquiales, centros de segunda enseñanza, centro sanitario, despachos de leche, comedor infantil, centro de auxilio social, campo de educación física y deportes, plaza o jardín de reposo, centro de abastecimiento, centro de esparcimiento y servicios industriales; en cada barrio se dispone una zona escolar por núcleo (cuatro en total); un mercado y una zona de industria media, mientras que en el distrito se concebía una zona industrial al otro lado del centro urbano que ocupaba una posición central, vinculada con las cabezas de barrio por vías arteriales. Por último, el núcleo o agrupación de 4.000 ó 5.000 personas... corresponde al cuartel de las antiguas divisiones administrativas y engloba los servicios mínimos

*Plan para la creación de Núcleos Satélites.
Poblado de San Blas. 1950. Zonas Verdes.*



de abastecimiento, comercio de comestibles, verduras, leche, vinos y farmacia...así como el servicio inmediato a la vivienda para el esparcimiento infantil y de educación primaria"⁶¹. La voluntad por organizar distritos, barrios y núcleos surgía de una doble reflexión: por una parte constataba cómo, en el Ensanche del Marques de Salamanca, en un único distrito (el barrio de Salamanca, por ejemplo), aparecían zonas bien diferenciadas entre sí (Goya, Diego de León o Narváez) sin que ninguna de ellas tuviese una plaza o espa-

*Plan para la creación de Núcleos Satélites.
Núcleo de Palomeras. 1950.*



cio abierto. Paralelamente —y como he señalado en otro momento— los estudios planteados por el Nacionalsocialismo en su propuesta para ocupar —en la Polonia conquistada— el reclamado "Vaterland", la "añorada tierra de los antecesores" proponían una organización de ciudad sobre la base de distritos, barrios y núcleos que pone de manifiesto cuánto la influencia del urbanismo alemán de finales de los años treinta estaba presente entre algunos de los miembros de la OT del Plan de Bidagor.

Bidagor criticó la falta de espacios abiertos en el citado barrio de Salamanca, insinuando la conveniencia de abrir plazas tanto en el solar de la antigua Plaza de Toros como la confluencia de Velázquez y Juan Bravo o el encuentro de lo que era General Mola con Lista⁶²; quizá por ello forzó a la DGRD, a los Servicios de Arquitectura del Ayuntamiento a proyectar centros de distrito de Goya (Plaza de Toros), Delicias (Palos de Moguer), Prosperidad (López de Hoyos), Puente de Toledo y Vallehermoso, al tiempo que la Junta de Reconstrucción concebía el centro de distrito de Argüelles. Aquellos proyectos publicados en 1940 eran coherentes entre sí y ofrecían una idéntica imagen arquitectónica; sin embargo —y frente a la rica reflexión que se desarrollaba en la DGRD sobre las tipologías de viviendas rurales— nada se decía ahora sobre cómo valorar la célula, cómo resolver el bloque y cómo actuar en las manzanas existentes. Y entiendo que es en este punto —tras haber comentado cuál podía ser el modelo para la prolongación de la Castellana— cuando debemos asumir un hecho: la total indiferencia de Bidagor tanto frente al diseño arquitectónico como al propio diseño urbano⁶³.

Madrid quedó, en la nueva división administrativa, dividido en diez distritos, para la mayor parte de ellos se proyectó uno de aquellos “centro de distrito”: pero frente a las intervenciones propuestas —ejemplos del debate sobre la posible “Arquitectura Nacional”, la propuesta monumental de lo que se quiso fuera símbolo del Nuevo Estado⁶⁴— Bidagor ignoraba éstas por cuanto que para él el diseño urbano no consistía en proyectar aquellas plazas, sino “...disponer...barriadas de viviendas ordenadas, con sus plazas, sus servicios y sus monumentos; vías arteriales de tránsito fácil... y un sistema de espacios libres”; y preocupado por llevar a cabo el Plan, su preocupación era definir de manera precisa un viario donde quedara clara la función de las calles de primer o segundo orden: “...la fórmula de las grandes vías indispensables para mejorar las comunicaciones en los cascos antiguos de población no es la panacea que resuelve los problemas de un centro comercial... Una gran vía supone expropiaciones costosas... lo que implica supervalorar los solares resultantes... Y como el gran valor del suelo impide la disposición de espacios verdes y de espacios de aparcamientos, se crea así una zona densa de cemento sin un árbol”⁶⁵.

Formalmente el Plan aprobado por la JRM, a finales de 1941, correspondía a un Plan de intenciones donde se buscaba evitar que el desarrollo urbano en términos de mancha de aceite: por ello se disponía, más allá del primer anillo verde, de una pista de circulación de tráfico rápido y, alrededor de este núcleo principal, situaba y situaban los núcleos urbanos y los poblados-satélites próximos a las líneas de comunicación. En su estudio sobre el interior de la ciudad Bidagor señalaba “...como principio hemos de sentar que entre las funciones urbanas existe un grupo, el de residencia, artesanía, comercio popular y gran parte de los espirituales, bien sean religiosas o culturales, cuyas características son permanentes por estar ligadas íntimamente a la vida humana, que esencialmente no varía. Este grupo de funciones es el que debe atribuirse a la ciudad antigua. En el desarrollo de la ciudad, los problemas se presentan por la creación de nuevas funciones, o por el aumento cuantitativo de ellas. En ambos casos, la solución no será el crecimiento o la superposición de estos desarrollos sobre los antiguos órganos, sino que

se dispondrán nuevos órganos, descomponiéndose así los antiguos en cantidad y variedad”⁶⁶.

Indiferente —o, incluso, contrario— a las reformas interiores que poco antes había propuesto Zuazo (y desarrollado entre 1930 y 1934, tanto la Técnica Municipal como Díaz Tolsona, Muguruza, Muñoz Monasterio...) por cuanto que organizaban la ciudad desde la idea del viario, Bidagor concebía los barrios desde el concepto de jerarquía. Proponía, en consecuencia, una ciudad ganglionar donde la jerarquía política tenía presencia idéntica y constante en cada uno de sus puntos y, al rechazar la idea de zonificación a escala intermedia desarrollada en los años veinte, optaba por una solución de ciudad desde la gran escala. Por ello la idea de una Ley de Ordenación Urbana capaz de garantizar el desarrollo del Plan se hacía más que necesaria⁶⁷.

Al definir Bidagor, como he señalado anteriormente, un sistema de anillos verdes en base precisamente a la topografía de la ciudad, ocurría que entre el límite del ensanche y el primer cinturón verde (definido por el Manzanares, el Abroñigal y el arroyo de los Pinos) existía una corona de miseria —inmediata físicamente— con el Centro (cuando no, incluso, en contacto directo con el mismo) en los sectores comprendidos entre Cuatro Caminos y la Ventilla; Chamartín de la Rosa; Prosperidad y Retiro así como la ribera izquierda del Abroñigal que no sólo amenazaba con la paulatina degradación del Casco sino que impedía (por su propia presencia física) el crecimiento ordenado de esta parte de la ciudad; por ello, entendía Bidagor, las intervenciones tendentes a ordenar los nuevos distritos, barrios y núcleos debían concebirse simultáneas en el tiempo a la actuación del Extrarradio. Y si dentro del primer anillo verde existían esas áreas de miseria, fuera de dicho primer cinturón quedaban Palomeras, Villaverde, Hortaleza y Canillas, núcleos con una inicial implantación industrial cuya problemática y situación debía resolver el Plan.

Desde el Ayuntamiento, Blein lanzaba en esos momentos una imprecisa propuesta para resolver la situación en los suburbios, proponiendo en primer lugar delimitar éstos mediante espacios verdes que les ciñeran, impidiendo su crecimiento; consciente, paralelamente, de la necesidad de actuar más allá del primer cinturón, sugería la edificación de ocho barriadas-satélites —con capacidad máxima, cada una de ellas, de 20.000 habitantes— lo cual le llevaba a plantear tanto dónde ubicarlas como a reflexionar sobre su trazado y forma, equipamientos, superficie o tipos de vivienda que debían tener; y para resolver la comunicación de estas barriadas con el Centro de la ciudad proponía bien la electrificación del ferrocarril de circunvalación, bien prolongar las líneas del Metro⁶⁸.

El debate sobre cómo actuar en las zonas deprimidas del Extrarradio, cómo definir el anillo verde y cuál debía ser la política de creación de los núcleos-satélites supone, en mi opinión, el aspecto más significativo del Plan Bidagor. El problema del límite se valoró desde cuatro supuestos: anillos verdes concéntricos y cuñas verdes; sistema radial de comunicaciones; crecimiento de zonas industriales y, por último, definición de poblados-satélites con distintos tipos de residencia⁶⁹. Conceptos como periferia, borde, contorno, franja... abren puertas no sólo a una lectura del hecho positivo cuanto a lo que, paralelamente niegan: la idea del límite supone marcar un quie-



bro frente a la zonificación establecida y, de forma singular, resolver el problema de la no continuidad entre una trama y otra, por cuanto que frente a una se desarrolla una nueva forma de vida urbana. En este sentido, el primer anillo verde coincidía en su trazado, como he señalado, con la Avenida del Abroñigal, la Avenida del Manzanares y el Arroyo de los Pinos y se organizaba uniendo una serie de puntos altos a lo largo de las divisorias, desde la Ciudad Lineal hasta el Cerro Palomeras, en Vallecas; desde el Basurero, en Usera, hasta la Casa de Campo y desde Fuencarral hasta Peña Grande, constituyendo el emplazamiento ideal de los poblados y núcleos suburbanos. Esa cintura queda rodeada del ferrocarril de circunvalación de Norte a Sur, por el sector oriental, creando posibilidades de trabajo y vida y debe envolverse por un nuevo anillo verde y nuevas comunicaciones de circunvalación⁷⁰.

Frente a este primer anillo el Plan proponía un segundo anillo, situado a lo largo del ferrocarril de circunvalación que debía unir Getafe, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza y Fuencarral, apoyándose en el Monte del Pardo, Valdeatas y Moraleja al Norte; al Oeste en la Remisa; al Sur en los Arroyos de Butarque y Lagavia y, al Este, en las cotas de Vallecas, Vicálvaro y Canillas y debía, en consecuencia, enlazar los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Canillejas; Vicálvaro, Vallecas, Carabanchel, Cuatro Vientos, Pozuelo, El Plantío y El Pardo: entre ambos anillos quedaba encerrado el suburbio. Y frente a estos dos cinturones verdes aparecía un tercero, él más alejado, que circunvalaba todo el conjunto apoyado, al Norte, entre el Monte del Pardo y Viñuelas; al Oeste en el río Guadarrama; al Sur en el Arroyo del Culebro y al Este en el río Jarama; las grandes zonas industriales se disponían a lo largo del ferrocarril de cintura e inmediatas a las vías de penetración y las áreas proyectadas fueron Villaverde (industrias electromecánicas, aeronáuticas y de transportes) y Hortaleza (preferentemente industrias de primera transformación para el servicio de la ciudad).

Si el primer anillo (el comprendido entre el Abroñigal, Manzanares y el Arroyo de Vegaillas) se había trazado ajustándose a la topografía, el segundo anillo fue propuesto por el Gabinete de Estudios del Ministerio de Obras Públicas, tomando como límite el ferrocarril de circunvalación que debía unir Carabanchel, Villaverde, El Pardo, Aravaca...y vuelta a Carabanchel. Asumido por Bidagor en su Plan, entre ambos se proyectaban los núcleos-satélites antes citados (comunicados con el interior de la ciudad mediante un sistema radial de cuñas verdes) diferenciando qué debía ser núcleo residencial y qué núcleo industrial, pero concibiéndolos de forma que pudiesen llegar a ampliar la población de la capital a tres millones de habitantes⁷¹.

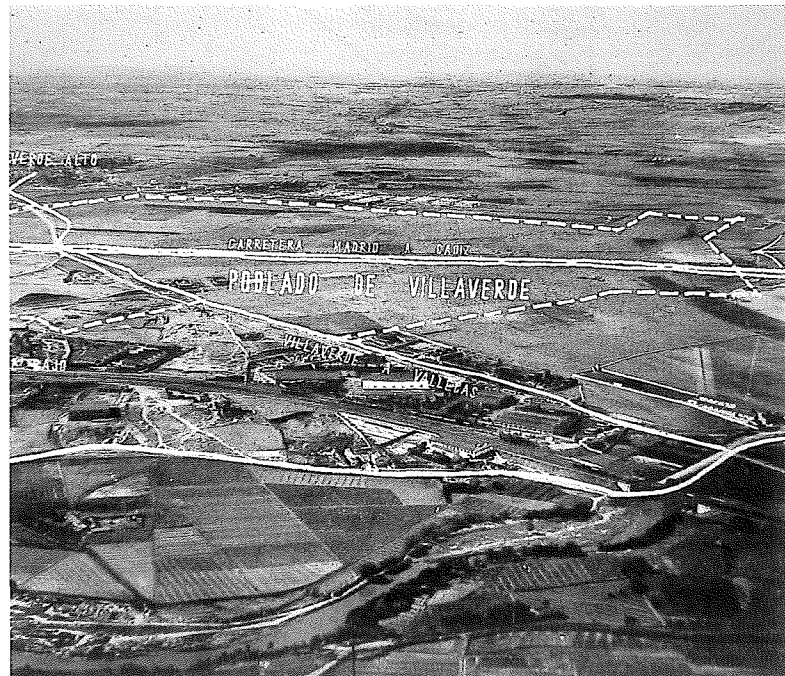
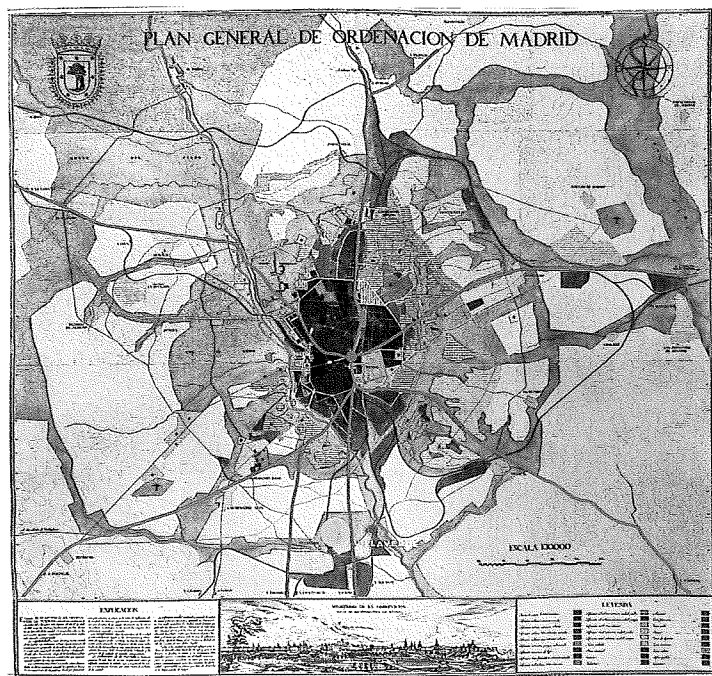
El primero de los anillos planteaba un doble problema por cuanto no sólo marcaba el límite de la ciudad de dentro a fuera sino que también era el punto desde el cual se configuraba la nueva ciudad: el anillo verde no debía ser una línea sino un espacio capaz de diferenciar dos morfologías urbanas distintas, una existente y otra por trazar; entiendo que este aspecto no fue considerado por un Bidagor a quien sólo interesaba detener el crecimiento del Extrarradio, máxime cuando más allá del límite lo que se buscaba no era definir una nueva trama urbana sino fijar el espacio donde edificar las nuevas ciudades-satélites residenciales o industriales; pero además, y sobre

todo, el anillo verde era la perfecta solución para proponer la aneación de los núcleos urbanos inmediatos, núcleos (no lo olvidemos) caóticamente estructurados y carentes por completo de servicios e infraestructuras. Porque frente a la voluntad por llevar la jerarquía del Nuevo Estado a cada uno de los puntos de la ciudad burguesa, la realidad del Plan de Bidagor es que apenas dio solución —en los núcleos-satélites residenciales proyectados (San Blas, Vicálvaro o Palomeras, por ejemplo, los primeros que se quiso realizar)— a cuestiones de trazado, de tamaño, espacios colectivos, equipamientos o tipologías de vivienda a desarrollar: y de este modo el Plan de 1941 se planteó más como un plan que limitaba su actuación al espacio comprendido en el interior del primer cinturón que no el posible Plan Comarcal que Paz Maroto o la JRM habían propuesto para Madrid.

La discusión de hasta dónde había que llevar el Plan y cuál tenía que ser su entorno de influencia (es decir, identificar el Plan con las propuestas Regionales o Comarcales formuladas antes de la Guerra) fue sin duda una de las cuestiones aparentemente más debatidas: a pesar de señalarse como el ámbito del Plan como este "...comprendía veintinueve términos municipales, prescindiendo de la limitación que anteriormente había supuesto ceñirse al reducido Término Municipal de Madrid"⁷² es evidente que del mismo quedaban fuera Móstoles, Villanueva del Pardillo, Fuente del Fresno, Mejorada del Campo o Velilla⁷³. Haciendo coincidir el perímetro exterior del Plan con la llamada "agrupación de municipios", la propuesta poco tenía ya en común con la "zona de influencia" de 12Km. de radio que la JRM fijara en 1939: pero lo más importante es que, al margen de cuál pudiera ser este espacio de influencia, desde los primeros momentos de la JRM el proyecto urbano de ciudad había oscilado en torno a dos polos bien distintos: edificar nuevas ciudades-satélites o reordenar núcleos de población existentes. La primera idea muchas veces sólo quería decir posibilidad de crear barriadas de viviendas unifamiliares en los núcleos urbanos ya existentes; pero la segunda significaba la conveniencia de integrar Carabanchel, El Pardo, Fuencarral, Chamartín, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas y Villaverde dentro del ámbito municipal de la Capital⁷⁴. Y el teórico de la política de anexiones entonces definida fue José Gascón y Marín.

Catedrático, en esos momentos, de Derecho Administrativo en la Complutense, Gascón y Marín se había formado antes de la Guerra con Calvo Sotelo en la Unión de Municipios Españoles; su primera gran aparición pública fue al ser nombrado como ya he señalado, Ponente español en el IV Congreso Internacional de Ciudades y Organismos Locales celebrado en 1928 en Sevilla y como tal analizó aspectos tales como la construcción de la ciudad; organización de la vida municipal y desarrollo de política territorial. Conocedor de la experiencia alemana e inglesa, colaborador de Muguruza antes de la Guerra, a partir de 1939 Gascón y Marín se convierte en un sorprendente hombre-puente entre la JRM, Bidagor, el Gabinete de Estudios de Obras Públicas e, incluso, con la Federación de Vivienda organizada por Cort. En este sentido, la colaboración de Gascón con Bidagor en la elaboración del Plan aporta un conjunto de ideas que son, en mi opinión, de especial significación: consciente de cuanto la política de Bidagor sobre el espacio situado más allá del primer cinturón (formulando por fin la idea del "Gran Madrid") supone actuar en un espacio físico que no pertenece al Ayuntamiento de

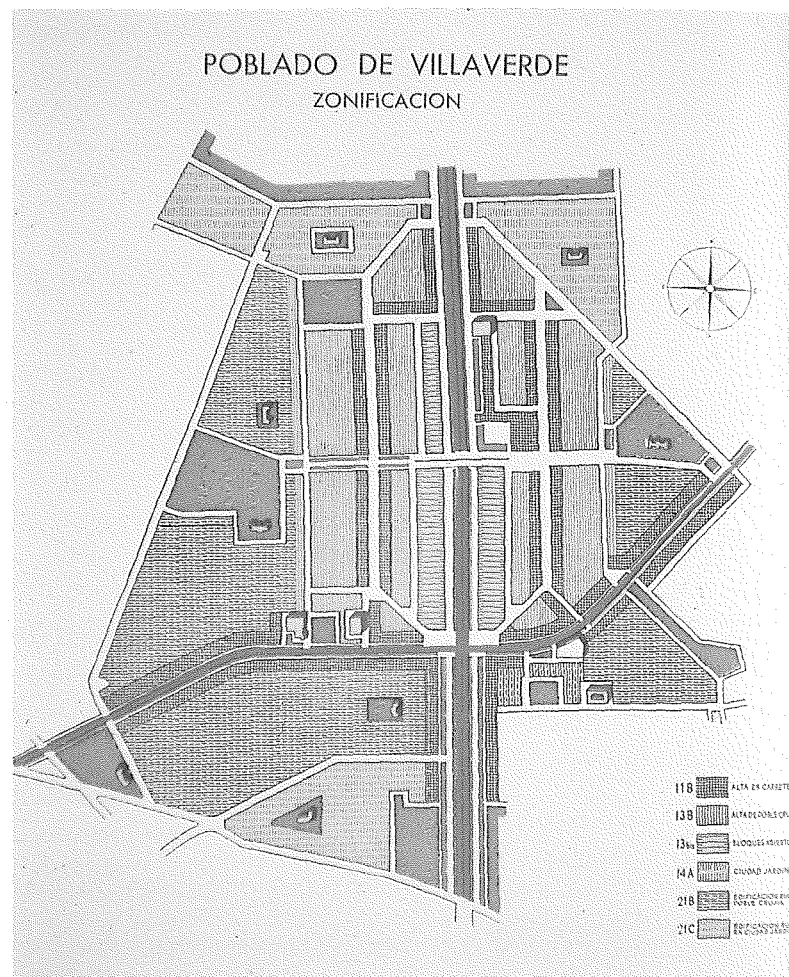
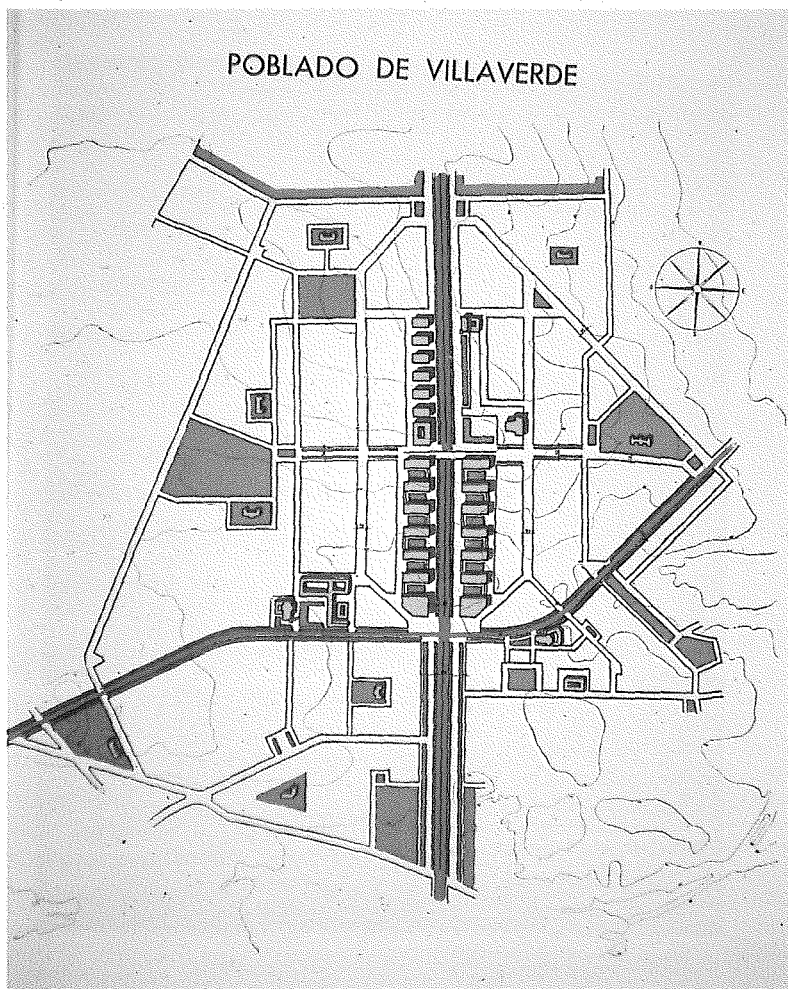




Madrid (al igual que tampoco la propuesta de Obras Públicas sobre el ferrocarril de circunvalación y el segundo anillo tiene en cuenta que buscan organizar un espacio situado más allá del término municipal) Gascón y Marín señala cómo "...Madrid no tiene territorio propio; el término Municipal de Madrid es insuficiente, y está limitado y rodeado por el noroeste, por el este y por el sur por grandes aglomeraciones urbanas que no pertenece su terreno al término municipal de Madrid; no hay solución de continuidad entre la parte urbana de Madrid, Madrid y Chamartín de la Rosa, la del término de Vallecas en la parte próxima de Madrid, en Canillejas, Carabanchel, su primera idea es —puesto que para ordenar el desarrollo futuro de la ciudad el Ayuntamiento de Madrid tiene que operar hipotéticamente sobre términos municipales sobre los que no ejerce jurisdicción— acudir a medios jurídicos, establecer las bases de una reforma de la legislación que permita modificar y ampliar la personalidad del Futuro Madrid"⁷⁵.

Consciente de cuán poco ambicioso había sido el planteamiento de la primera Comisión de Reconstrucción, al fijar la zona de influen-

cia a un círculo de 12 Km. de radio, Gascón y Marín retomaba el debate planteado antes de la Guerra sobre si convenía más, en la formulación de un plan comarcal, anexionar los núcleos próximos (como ocurría en Berlín, tras el concurso de 1910) o si, por el contrario, era mejor organizar una asociación de municipios o sistema mancomunado, buscando coordinar una política de servicios. Consciente de cuanto una política de anexión era contraria a los intereses de un Ayuntamiento arruinado (para un Ayuntamiento más que pobre, como era el de Madrid en aquellos años, anexionar núcleos próximos implicaba realizar enormes inversiones en áreas que en poco o casi nada podían contribuir a la Hacienda municipal) su propuesta buscó un extraño equilibrio entre "anexión" y "mancomunidad", proponiendo anexionar un mínimo de núcleos próximos, al "anexionar parcialmente" otros y establecer un sistema de "asociación de municipios" para un tercer grupo "...la ordenación de Madrid ...debería ser orientada ...en unos casos a la anexión de términos municipales colindantes mientras que en otros habría que ir a la asociación, a la agrupación; con vista a la constitución de entidades institucionales para el



servicio ...estableciendo así diferencias entre la personalidad territorial y parte institucional de la agrupación madrileña⁷⁶.

Establecer la ordenación del nuevo Madrid suponía, ineludiblemente, modificar la norma jurídica que definía el límite de la Capital: si para la Junta de Reconstrucción la "zona de influencia" abarcaba los términos de Getafe, Leganés, Alcorcón, Villaviciosa de Odón, cruzaba el límite entre Majadahonda y las Rozas, hasta las tapias del Pardo, incluyendo parte del Pardo y Alcobendas, atravesando el Jara-

ma y, paralela a su margen izquierda, bordeaba los caminos vecinales de Mejorada a Torrejón de Ardoz, Velilla y la Poveda para terminar en la confluencia de los términos de Vaciamadrid y Getafe, Gascón entendía como necesaria la anexión completa de Chamartín, Canillejas, Villaverde y Carabanchel Bajo y proponía, además, la anexión parcial de las siguientes zonas: al Norte y Este, la zona de Peña Grande, en el término de Fuencarral, y otra pequeña zona junto a dicho pueblo; la de Canillas, entre Abroñigal y límite Este, Ciudad Lineal, la zona de



Vicálvaro, entre el Abroñigal, Carretera de Aragón y el nuevo límite de Vallecas, la zona occidental correspondiente a la barriada de doña Carlota, Picazo y Entrevías y en el Noroeste el saliente del Pardo. Y, paralelamente a ello, circunscribía a la agrupación intermunicipal a Madrid (además de los cuatro municipios anexionados) a los términos de El Pardo, Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Barajas, Coslada, San Fernando, Vicálvaro, Vallecas, Rivas de Jarama, Vaciamadrid,

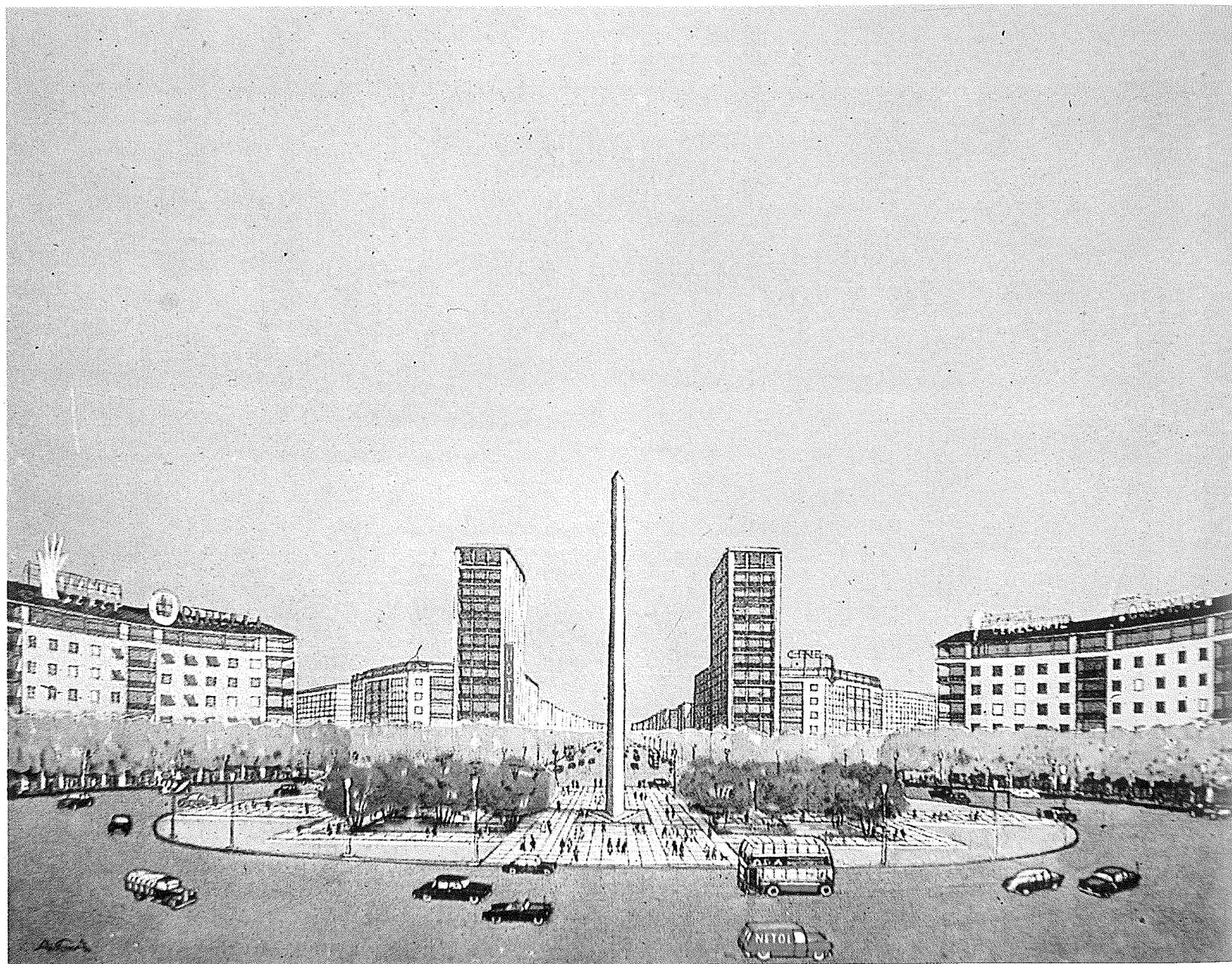
Getafe, Carabanchel Alto, Leganés, Pozuelo de Alarcón y Aravaca; y la superficie de este nuevo Madrid estaría inscrita en un rectángulo de treinta y siete kilómetros de Norte a Sur por treinta de Este a Oeste, zona inferior a la marcada para el proyecto de influencia⁷⁷. La propuesta de una anexión parcial complementaba la idea de una Mancomunidad de servicios, si bien el concepto tenía distintas interpretaciones: porque, por ejemplo, para Paz Maroto la contradicción se situaba entre censurar por una parte el permitir que Madrid pudiese invadir terrenos dependientes a otros Concejos y reclamar, paralelamente, la necesidad de intervenir en las zonas periféricas de la ciudad "...para que los habitantes de aquellos suburbios y de aquella cintura se encuentren satisfechos, por modesta que sea su vida, y no sientan impulsos de organizar marchas sobre la ciudad"⁷⁸.

García Martín ha estudiado en detalle cómo se realizó el proceso de anexión de los núcleos próximos a Madrid⁷⁹ y gracias a él sabemos que en agosto de 1941 se produjo la anexión total de Carabanchel, El Pardo, Fuencarral, Chamartín, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas y Villaverde, así como la parcial de Villaverde, Canillas, Vicálvaro, Vallecas y El Pardo: en poco más de diez años fueron 28 los núcleos urbanos próximos a la ciudad que se integraron en el ámbito metropolitano. ¿Cuáles fueron los criterios para decidir cuáles eran los núcleos totalmente anexionados y cuáles debían ser sólo parcialmente? Entiendo que la idea fue definida por Gascón y Marín en estrecha colaboración con Bidagor: al trazar este último los cinturones verdes se había apoyado, como he comentado, en la presencia de determinados hitos topográficos: en consecuencia la decisión fue que los núcleos comprendidos en el interior de este primer anillo fuesen los núcleos anexionados mientras que los dispuestos más allá de éste (los comprendidos entre el primer y segundo cinturón) fueron los que configuraron la denominada "agrupación de municipios", siendo precisamente en torno a ellos donde se decidió establecer los futuros núcleos-satélites.

El concepto "núcleo-satélite" era, en estos años, un término impreciso, utilizado como "comodín" por cuantos se referían a la construcción de un conjunto más o menos numeroso de viviendas en los límites de las Rondas: "núcleo-satélite" se aplicaba, en 1939, tanto a "...la inmediata construcción de 3000 viviendas económicas en la carretera de Valencia" o a la propuesta de construir otra en Vallecas como al conjunto que Martínez Feduchi construía en Navalcarnero para los obreros de la "Empresa Ejemplar Industrias Españolas del Jabón", tomando sin duda como referencia el conjunto que "Boetticher y Navarro" promovía en Villaverde; y si la referencia era contradictoria en 1939, casi seis años después —inmediata la aprobación en Cortes del Plan de Bidagor— el concepto "ciudad-satélite" se aplicaba indistintamente a ejemplos tan dispares como las barriadas edificadas en los límites de Extrarradio (como, por ejemplo, en "Virgen del Pilar", donde la OSH edificó 1200 viviendas en Avenida de América y Francisco Silvela, con proyecto de Gamir y Olasagasti, o en Terol y Tercio, donde se realizaron 640 viviendas), los poblados industriales y militares programados en Villaverde, Vallecas y Vicálvaro o las promociones que la burguesía desarrollaba en estos momentos en La Moraleja, Puerta de Hierro, La Florida o Alameda de Osuna⁸⁰.

El debate sobre si convenía optar por la anexión, establecer una mancomunidad o definir una "agrupación intermunicipal" significó

Madrid, 1951. "Panorámica de la Plaza de Castilla".



Vistas parciales aéreas de la ciudad
satélite de Mirasierra, Madrid, 1959.



profundizar en las características que debían tener cada uno de los dichos núcleos. Anexión o mancomunidad no se planteaba desde la voluntad —como sí había ocurrido, por ejemplo, en el Berlín de 1910— de incrementar el término municipal e integrar en la vida metropolitana un determinado número de núcleos rurales o residenciales sino que se planteaba desde la voluntad por ordenar un espacio metropolitano desde criterios de función y uso. Y el problema era especialmente delicado por cuanto que muchos de estos núcleos corrían el riesgo de convertirse a corto plazo en poblados de miseria en un Madrid “...bloqueado por un cinturón de suburbios cuya extensión es superior a la parte urbanizada, puesto que” de los casi ochocientos mil habitantes que tenía la ciudad “...más de cuatrocientos mil viven en deplorable estado de miseria”⁸¹.

El auténtico problema de Madrid, al margen de los debates sobre el eje de la Castellana, sobre la definición de los centros de distrito o sobre la nueva división administrativa era, precisamente, que “...más de cuatrocientos mil viven en deplorable estado de miseria”. Aquel Madrid fue descrito en, entre otros, por un Martín Santos en *Tiempo de Silencio* al comentar “...allí estaban las chabolas! La limitada llanura aparecía completamente ocupada por aquellas oníricas construcciones, confeccionadas con maderas de embalajes de naranjas y

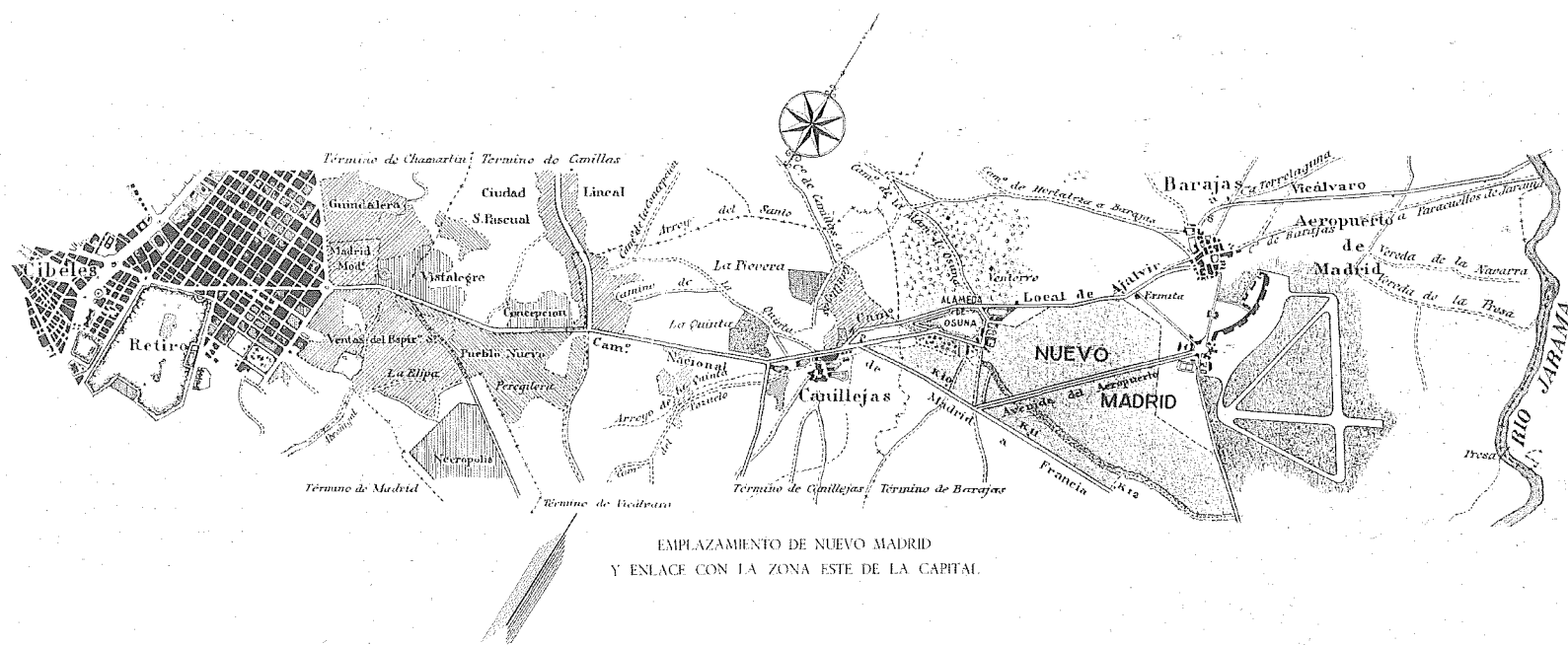


latas de leche condensada, con láminas metálicas provenientes de envases de petróleo o de alquitrán, con palos retorcidos llegados de bosques muy lejanos... con piel humana y sudor y lágrimas congeladas". Durante tiempo aquel Madrid tuvo, para los políticos, un "vil cinturón"⁸² que era preciso cambiar, "...porque no basta devolver hogares y sanear viviendas... hay que reconstruir la idiosincrasia y para ello es necesario que cambien las costumbres". Los barrios de cha-

bolos, en los primeros años de los años cuarenta, eran agrupaciones de más de cien chabolas que tenían en común una superficie construida de unos 20 m², altura inferior a 2,20m., muros de ladrillo, tabicón o tabla, tejado de rollizo y piedra —con cielo raso o sin él— pavimento de piedra apisonada, cerámica o cemento, y como servicio sólo disponían de electricidad⁸³: aquellos poblados fueron "promovidos" por desaprensivos (rápidamente enriquecidos y hoy personas más que respetables) que "recalificaban" terrenos rurales situados en el Extrarradio, "parcelaban" y, tras vender (una cantidad a la semana, a vida) los citados veinte metros cuadrados, descubrieron el negocio de la venta de los materiales de construcción necesarios para la "edificación" de la citada chabola, obligando a los chabolistas a comprar en sus "almacenes" a precios más que abusivos.

La existencia misma del "cinturón vil" preocupó a la mayoría de los políticos del momento: algunos, como Prieto Moreno, buscaron recalificar el tema al señalar cómo "...lo que llamamos suburbios, no es el suburbio de las grandes capitales europeas, constituido por gentes de baja condición moral y creado a la sombra de concentraciones industriales y con la base económica de oscuros negocios comerciales. En realidad no deberíamos emplear la denominación suburbio, pues con ello desvirtuamos su naturaleza y podemos ofender la dignidad de sus habitantes. El suburbio madrileño está habitado por gentes que participan en la vida activa de la Capital de España, y salvo un porcentaje pequeño de baja condición moral... su población trabaja y es digna de toda atención". Otros, como Muguruza, comentando la situación de los suburbios destacarían "...existe lo que en otros lugares se llama el urbanismo de los tiempos de miseria; esto es, el formarse una conciencia relativa a los problemas de la ciudad y trazarse frente a ellos una línea de conducta razonable... se pueden resolver todos los problemas urbanos a fuerza de dinero; pero se puede mejorar la ciudad simplemente con cuidar de ella... se puede convertir un suburbio en un vergel a fuerza de gastos... pero si quienes habitan no alteran su vida... el vergel volverá a convertirse en un suburbio tan hediondo como el que se hizo desaparecer... Si hoy se pone en manos de un negroide los adelantos materiales de la civilización, usará de ellos con arreglo a sus reacciones mentales; una radio le servirá para que busque ritmos familiares a sus oídos y baile el charlestón con música de El Cairo; un "Packard" de veinte cilindros le servirá para despanzurrarse o poner en peligro la seguridad de transeuntes y vecinos"⁸⁴.

En muy pocos años el número de chabolistas asentados en Madrid aumentó casi logarítmicamente, convirtiéndose en problema de más que difícil solución. Muguruza, como Director General de Arquitectura, criticaría la situación apuntando cómo la falta de vivienda era un problema de Gobierno y destacando la necesidad de resolverlo en los puntos de origen de la población emigrante⁸⁵. Preocupado el Ayuntamiento ante un problema al que no podía dar solución (por falta de medios) estudió la ubicación y extensión de los suburbios y, a partir de esta información, dedujo cómo, al haberse reestructurado el espacio comprendido en el primer cinturón, los suburbios de chabolas tuvieron que establecerse más allá, en los términos municipales inmediatos, disponiéndose a lo largo de las vías de acceso a la Capital. Consciente Muguruza entonces —como exponería en el Congreso de Arquitectura celebrado en Oporto— cómo más de



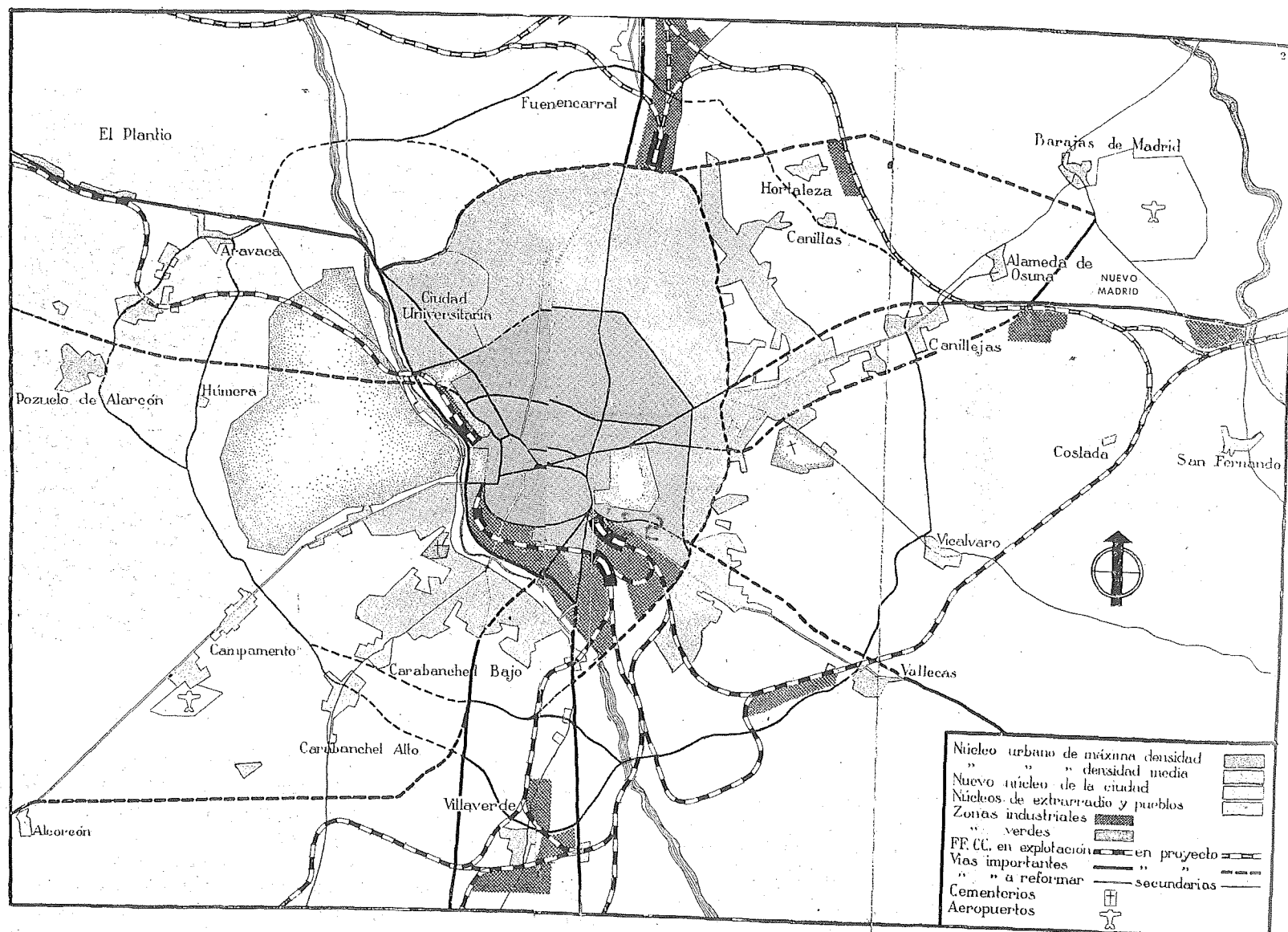
siete millones de españoles precisaban una vivienda digna e higiénica, a través de distintos artículos apuntó cómo la solución al problema de la vivienda era fundamental para el correcto desarrollo del Plan del 1941.

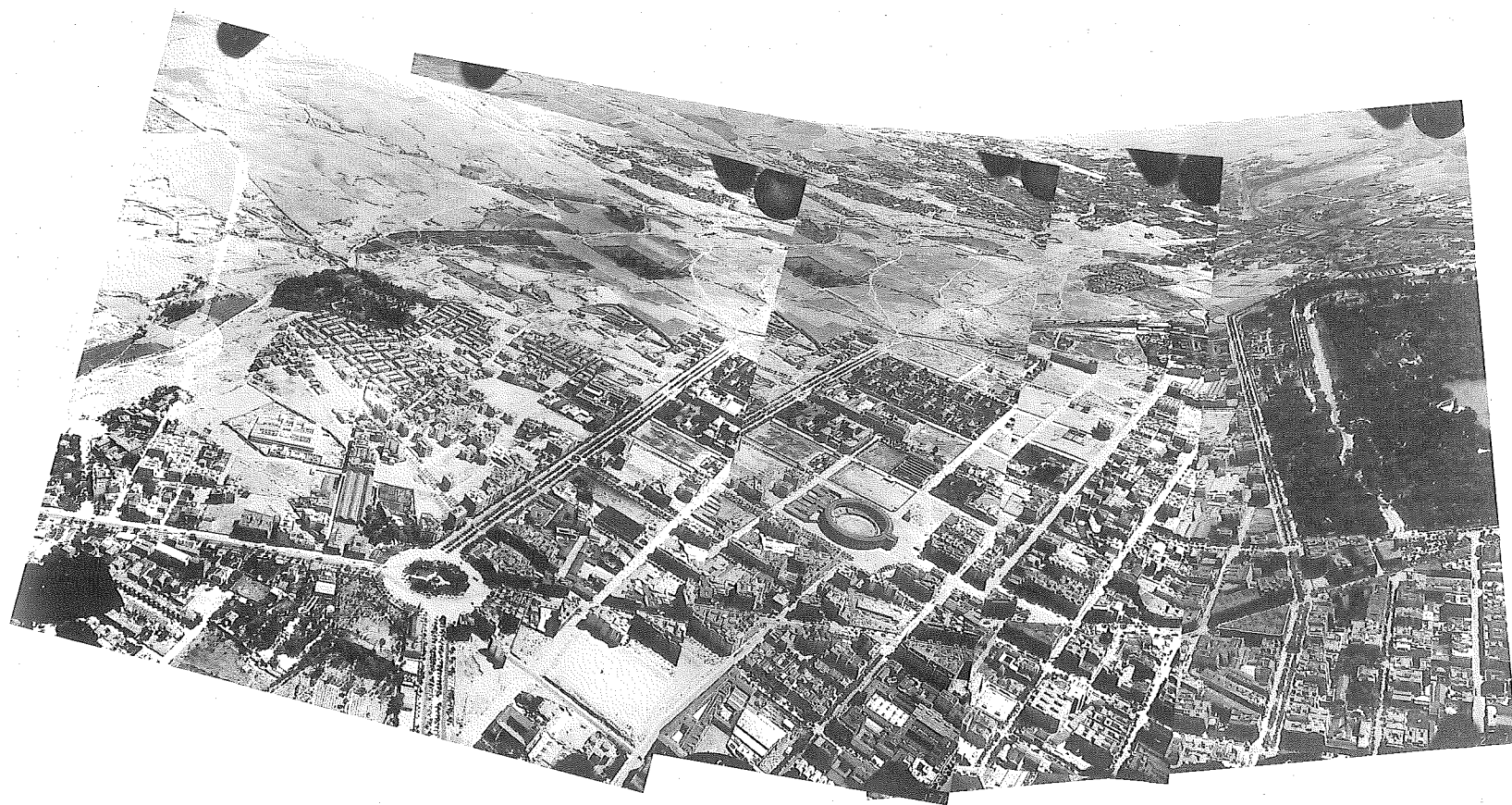
En su análisis sobre los suburbios, Muguruza estudiaba sus causas apuntando, en primer lugar, la grave herencia que el Madrid de la posguerra recibía de la situación existente ya de la contienda (en las inmediaciones de Vallehermoso, por ejemplo) debido al fracaso de la política asistencial de casas baratas iniciada en 1911; reconocía sin embargo como, tras la Guerra, la situación se agravó por distintos factores: en primer lugar, porque al inicial problema de falta de viviendas hubo que añadir las consecuencias que tuvieron las destrucciones causadas en los barrios obreros por bombardeos; paralelamente, criticaba la inoperante e ineficaz política de reconstrucción de viviendas de aquellos momentos, lo que supuso actuar de manera limitada en Usera, Villaverde y carretera de Extremadura⁸⁶. Pero, y como asumía, el problema cobró su verdadera magnitud cuando —y ante la dramática situación económica en la que vivía el

mundo rural— la ciudad sufrió la llegada de una fortísima emigración que, falta de vivienda, buscó situarse en algún lugar, ocupando en consecuencia el suelo situado en el inmediato límite del primer cinturón, configurando entonces una corona de barrios de chabolas que impedían el crecimiento de la ciudad. Desde este planteamiento, para Muguruza el problema del chabolismo sólo podía resolverse desde la reflexión sobre la vivienda: de acuerdo con los criterios defendidos desde el INV por Federico Mayo o Fonseca, arquitecto este último responsable tanto de las normas del INV como de los principales estudios realizados en la época sobre el tema de la vivienda.

Sabemos que desde 1940 Fonseca había organizado, desde el interior del INV, un gabinete de investigación donde analizaba tanto las propuestas de viviendas generadas en la Europa de la reconstrucción como aspectos estadísticos tales como los precios por m² de viviendas protegidas; número de viviendas protegidas aprobadas y construidas o en período de construcción, por años; número total de viviendas protegidas clasificadas por provincias; crecimiento vege-

Red de transporte de Madrid y situación
del núcleo "El nuevo Madrid". 1949.

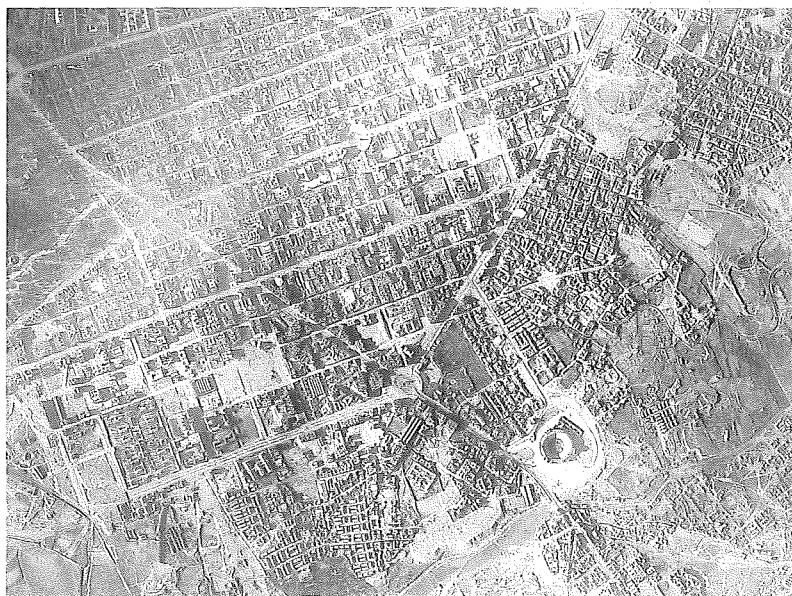




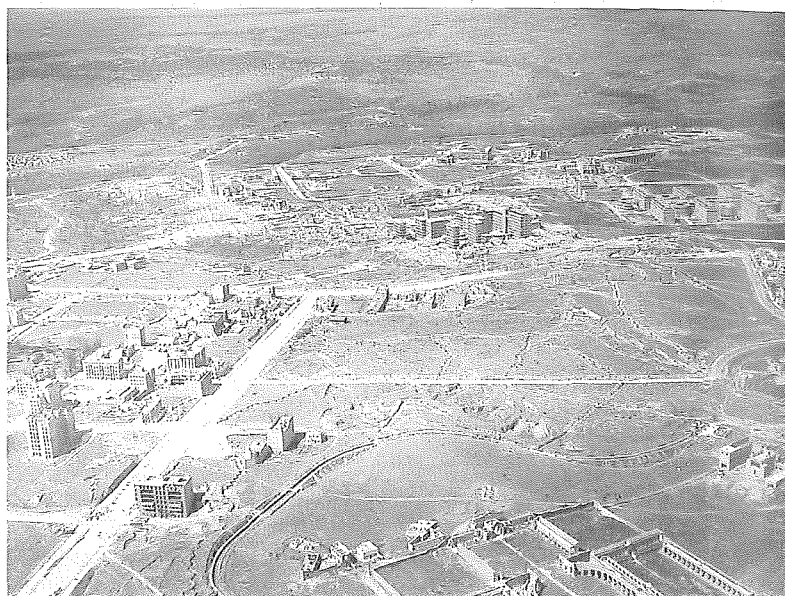
tativo nacional con su gráfico; previsiones de las viviendas necesarias con arreglo a éste; porcentaje y costo de todos los materiales de fábrica y almacén...que componían la vivienda protegida modular⁸⁷. Ciertamente, Fonseca criticaba la nula difusión de aquellos estudios (el INV sólo publicaría el Plan de 1943 y la Memoria de 1947): a pesar de ello, Muguruza se interesó más por la normalización de los elementos constructivos en la construcción de vivienda (asumiendo los criterios que su hermano José María expusiera, en artículo publicado en 1929 en la madrileña "Arquitectura" o participando con las opiniones de Gual Villalbi en sus estudios sobre el taylorismo) que no en difundir y aplicar los modelos rurales definidos por Cárdenas desde Regiones Devastadas.

Si para Muguruza el problema del chabolismo se planteaba como un problema de vivienda, para Bidagor, por el contrario, el problema radicaba en la existencia misma de los poblados de chabolas: tras comprobar que Madrid estaba rodeado de una corona de núcleos de chabolas⁸⁸ Bidagor entendía que la solución no debía venir desde la arquitectura, sino valorándolo desde claves urbanísticas por cuanto que la existencia de esos polos de miseria implicaba la ocupación desordenada de un suelo programado por el Plan; y, señalaría, que la única forma de buscar solución consistía en plantear actuaciones simultáneas: en primer lugar, impedir el crecimiento de estos focos de miseria (cercándolos con vías de tráfico); en segundo lugar, limitar su número y, por último, reubicar los chabolistas que ocupasen

Vista aérea del barrio de Salamanca y Plaza de Toros. 1941.



Vista aérea de Cea Bermúdez y Ciudad Universitaria. Madrid. 1940.



un suelo programado, trasladándolos a otras áreas: y eso fue, por ejemplo, lo ocurrido con los chabolistas de la Ventilla, próxima a la Castellana, trasladados a la zona del Calero cuando la Comisaría de Ordenación Urbana buscó —tras establecer un convenio con Banús— “limpiar” la zona de prolongación de la Castellana. Por ello, y ante esta “amenaza” al buen desarrollo del Plan, Pérez Mínguez publicaría un artículo sobre la necesidad de ordenar los suburbios, argumentando la necesidad de evitar que, en su crecimiento, lleguen a ocupar el centro de la ciudad⁸⁹.

La idea de Bidagor de establecer límite a los suburbios conlleva la necesidad de definir una política de suelo que permitiese actuar, reubicando chabolistas: pero el problema radicaba en que el Ayuntamiento carecía de presupuesto para asumir tal tarea, máxime cuando las recién creadas inmobiliarias esbozan sus primeras operaciones, y tampoco existía un organismo capaz de desarrollar una política de compra de suelo: por ello, cuando en noviembre de 1945 el ministro de Gobernación, Blas Pérez, lleva el Plan a las Cortes, para su aprobación como Ley, el ingeniero José Luis Escario presenta una enmienda a la totalidad criticando precisamente estos aspectos.

Escario iniciaba la enmienda a la totalidad que presentó a las Cortes comentando un defecto de forma (“...al no haberse presentado

el Plan a información pública que garantizase al Estado el acierto técnico del proyecto”) que en principio debía servir para echar por tierra el Plan; pero frente a esta objeción de naturaleza jurídica, la auténtica crítica al contenido venía cuando destacaba cómo el Plan presentado era más un propósito (una declaración de unas tareas a realizar) que un instrumento de actuación: y tras precisar cómo lo más importante en un proyecto era la definición de unas normas para su ejecución, rechazaba el Plan de Bidagor señalando cómo sólo era un bosquejo que —caso de ser aprobado— tendría que ser desarrollado con voluntad de hierro por no se sabía que Organismo o Comisión. Apuntaba además, en su crítica, como la falta de vivienda, a pesar de ser el más acuciante problema de la ciudad, no estaba ni planteado ni resuelto en el Plan: y consciente de la actividad inmobiliaria que en esos momentos iniciaban algunos bancos o privados, Escario criticaba en consecuencia que el Plan no hubiese previsto cómo podía y debía regularse la integración de la iniciativa privada en el desarrollo del Plan; reclamando en consecuencia una Oficina de Gestión compuesta por las distintas administraciones, el problema de la vivienda le llevaba a reclamar la necesidad de una política de suelo, apuntando en consecuencia la conveniencia de reajustar el precio de los terrenos y criticando al Plan redactado por Bidagor por

no haber previsto estos aspectos. Porque sólo existiendo una política de suelo podía establecerse una concreta y precisa política de creación de los poblados-satélites, aspecto que también reclamaba del Plan (juzgando lo propuesto como impreciso y abstracto) al señalar cómo, en su opinión, los núcleos-satélites tenían que ser (como ocurría en las ciudades-jardín inglesas) independientes de la gran ciudad, por cuanto que sólo así se podía reducir al mínimo la estructura de transportes. Y sólo en este caso tenía sentido valorar el Plan como un Plan Regional, razón por lo cual era preciso incluir dentro del proyecto la urbanización de la Sierra de Guadarrama, auténtico parque de Madrid⁹⁰.

La crítica de Escario (que, por supuesto, fue rechazada por el Pleno de las Cortes) apuntaba problemas que estaban relacionados con otros: el empuje de las primeras inmobiliarias entre 1944 y 1948 se tradujo en proyectos de ciudades-satélite o de barriadas de vivienda; era pues necesario plantear desde la administración una política de vivienda y, en consecuencia, era necesario empezar a definir cómo debían ser los núcleos-satélites situados en el segundo cinturón⁹¹.

En opinión del Ministro de la Gobernación, como señaló al presentar el Plan a las Cortes, era preciso aceptar tres tiempos en la aplicación del PGOUM: diferenciando el concepto Plan general de ordenación de la idea “plan parcial” Blas Pérez intervino buscando tranquilizar a quienes —como Escario— se oponían al Plan, señalando la necesidad de establecer un Régimen transitorio que regularse las actividades urbanísticas en tanto que aquellos no fueran realidad. Tras señalar como el PGOUM debía ser punto de partida de cualquier actuación posterior, defendía la zonificación por usos y proponía la creación de una Comisión de Urbanismo, compuesta por técnicos en representación de los distintos departamentos de la Administración: y valoraba esta colaboración resaltando, por ejemplo, como las características de los anillos verdes definidos en el Plan debían quedar definidas por los técnicos del Ministerio de Agricultura, quienes además tendrían el cometido de fijar dónde situar las grandes colonias o estudiar la viabilidad de explotar las márgenes del Jarama, y Henares⁹². Sin embargo, lo confuso y lento del procedimiento administrativo (el 28 de abril de 1939 se había creado la Comisión de Reconstrucción de Madrid y provincia; el 9 de mayo del mismo año se ampliaba la citada Comisión; el 11 de diciembre se constituía la Junta de Reconstrucción; el 26 de noviembre de 1944 se aprobaba la Ley de Bases para la ordenación urbana de Madrid y alrededores; el 26 de enero de 1945, lo eran las Normas de desarrollo de la citada Ley; el 15 de marzo de 1946 el BOE publicaba la Ley de Ordenación urbana de Madrid o, lo que es lo mismo, se aprobaba definitivamente el Plan) hizo que, promulgada la Ley de Bases, en noviembre de 1944 se nombrara un Comisario iniciando entonces la Comisión sus funciones sin esperar ser aprobada por ley: y ello debido, fundamentalmente, a que la ley establecía la obligación de desarrollar el Plan a partir del concepto de los Planes parciales de ordenación y ejecución de obra.

El problema de la recién creada Comisaría era más que complejo por muchas razones: en primer lugar, el problema urbanístico de Madrid sobrepasaba en mucho su término municipal; además, los departamentos de los distintos ministerios ejercían fuertes presiones en los asuntos que les afectaba, en posible detrimento de lo expues-

to en el Plan; por otra parte, el Ayuntamiento —desbordado por las anteriores dificultades— buscaba por todos los medios no perder protagonismo, originándose en consecuencia tensiones predecibles; por otra parte, la voluntad por llevar las atribuciones de la Comisaría al resto de la provincia (petición que de hecho le fue formalmente formulada al Ministro en Agosto de 1948) abría puertas a un debate sobre cuál debía ser el ámbito del Plan y su papel determinante en el entorno inmediato⁹³; pero, y sobre todo, porque si bien era necesario establecer un freno al caos existente en la realización no sólo de las obras privadas sino también de las públicas, el poder real de la Comisaría no quedaba claro. Los objetivos del Plan eran evidentes: se trataba de un proyecto que debía ordenar el crecimiento de la ciudad, razón por la cual Bidagor rechazó reducir al mínimo cualquier operación de reforma interior: en consecuencia, su intención fue descongestionar el Centro y organizar nuevos focos de actividad comercial, lo cual no sólo supuso la oposición de algunos ministerios como también —según el mismo me confesó— las “opiniones” urbanísticas de Franco, quien soñaba con el trazado de nuevas grandes vías —algunas subterráneas, como propusiera por ejemplo Arespachaga— que recorriesen la ciudad. Por ello, en los primeros momentos de la Comisaría, las principales preocupaciones fueron ordenar la zona de prolongación de la Castellana; tratar el espacio comprendido entre el límite de la Ronda y el Hotel del Negro (es decir, todo el sector noreste de cuatro Caminos) buscando definir las vías de enlace entre Bravo Murillo y el futuro eje Castellana.

En mayo de 1948 Octaviano Alonso de Celis, Teniente de Alcalde del Ayuntamiento y miembro de la Comisión de Urbanismo leía su Discurso de Ingreso en la Academia de Jurisprudencia y Legislación —El Gobierno Municipal, mi experiencia de diez años de Concejal— donde, tras examinar los problemas de transporte existentes en la ciudad, reconocía como el más grave de los problemas del Madrid de esos momentos era la existencia de los suburbios: tras señalar cómo en febrero de 1944 el Ayuntamiento había desarrollado un plan para eliminar los suburbios, reconocía cómo el aspecto económico —su costo se aproximaba a los 425 millones— había impedido llevarlo a término, si bien destacaba así mismo cómo había existido como otro importante obstáculo, por cuanto que la mayor parte de estos suburbios estaban más allá del perímetro de la capital⁹⁴.

En un momento en que varios de los ayuntamientos próximos a la Capital (anunciada ya su inmediata anexión) se caracterizaban —como ocurría con los de Vallecas o Villaverde— por permitir construcciones abusivas, y cuando —por extensión— el descontrol sobre la ciudad era, en términos urbanísticos, total, la labor principal de la Comisión debía ser controlar y generar suelo, al entender que la falta de vivienda era consecuencia de falta de suelo, máxime cuando en esos momentos las primeras sociedades privadas constructoras de vivienda proceden a la compra del mismo. Si el cometido de la Comisaría era propulsar actuaciones urbanísticas y determinar el orden de la ejecución de los planes parciales, ello llevaba implícito la capacidad de establecer las modificaciones necesarias al Plan y, en consecuencia, a plantear una necesaria política de suelo, tal como señalara el entonces Director general de Administración Local, José Hernando⁹⁵.

Al establecerse las normas para urbanizar la prolongación de la Castellana, el Decreto introducía una más que singular cuña al esta-

blecer como Comisaría debía ser responsable de aquello "...sólo en defecto de la iniciativa privada". Como destacaba Hernando, si bien en el preámbulo de aquella disposición que hacía mención a la necesidad de "...suscitar la colaboración activa de los propietarios afectados", lo que era evidente es que el "motor" de ordenación urbana debía "estimular" el acceso del privado a la urbanización de la ciudad, actuando en tanto ésta se produjese como subsidiario. Ante la urbanización de un sector promotor en el que es previsible un proceso acelerado de regulación de suelo, Hernando apuntaba la conveniencia que Comisaría eludiese la expropiación global de la superficie afectada (por cuanto que así haría suya la plusvalía afectada) debiendo, por el contrario, mostrarse propicia a respetar los "privilegios" ganados por el capital privado: en este sentido Comisaría tenía, en su opinión, que mantener una posición intermedia entre la libre empresa y quienes buscaban introducir supuestos de municipalización de suelo "...matizado con una evidente tendencia a que la impulsión estatal sólo se aplique allí donde la iniciativa privada actúe débilmente o con intermitencias que comprometan el modo y el ritmo de ejecución del proyecto".

Casi desde su constitución, la Comisaría tuvo como misión regular el precio del suelo urbanizable, recurriendo incluso —en 1947, mucho antes por tanto que Laguna la aplicara en 1954, para la creación de los primeros Poblados— a transformar zonas libres en zonas edificables, efectuándose en consecuencia un reajuste de las áreas verdes que aparecían en el Plan y forzando a que este cambio se efectuase mediante planes parciales. En un momento en que se promulgaba una más que estricta legislación sobre suelo (el 17 de mayo de 1945 se había publicado la Ley de Solares y dos años más tarde, el 28 de junio de 1947, el Reglamento de la misma) y cunde, por vez primera, el temor a la política especuladora del privado, se crea —bajo dependencia inmediata del Subsecretario— una "Comisión Asesora de Acondicionamientos Urbanos" con objeto de seguir el proceso de cambio de uso de suelo que se produce en esos momentos⁹⁶. Quien repase entonces la "Actas de la Comisión de Urbanismo" en estos primeros años verá como, con una cierta asiduidad, Comisaría negocia con los grandes propietarios de suelo y pacta ciertas concesiones (aumento del volumen construido a cambio de zonas verdes para el nuevo barrio o solares en otras zonas, donde poder posteriormente edificar viviendas, con lo que uno de los temas más importantes para conocer cuál fue en detalle la política desarrollada en aquellos años sería conocer cuál fue el suelo que Comisaría obtuvo de aquellos convenios y cuál el destino dado al mismo. Por ello, entiendo que es más que importante conocer cuál fue la colaboración (el control) mantenido en aquellos años con las primeras inmobiliarias.

Desde 1946 y hasta 1948, la OT de la Comisaría fijó la ordenación de las zonas de La Ventilla, Cuatro Caminos, Quintana y Pueblo Nuevo: conscientes de cómo la única forma posible de ordenar los suburbios y luchar contra la especulación era ordenando suelo, preparando los solares adecuados y organizando verdes públicos, para lo cual era necesario, de nuevo, adquirir los terrenos⁹⁷; buscó, por ejemplo, gestionar —con Inmobiliaria La Elipa, S. A., por ejemplo— el suelo situado en aquella zona y que querían urbanizar⁹⁸, estableció las bases del Plan Parcial de Canillejas, de la prolongación de General Mola o redactó las nuevas normas para la Castellana. La labor de

Comisaría no sólo fue definir y fijar los distintos tipos de usos dentro de cada Plan parcial sino también actuar como coordinadora de las actuaciones del privado: y ello se refleja tanto cuando Urbis plantea su propuesta para el Barrio del Niño Jesús (entendiendo que, y debido a la topografía del barrio, la vía de unión entre Niño Jesús y Doctor Esquerdo podía ser una de las cuñas de enlace entre el Casco urbano y el Retiro) como cuando Julián Laguna (como responsable de "Inmobiliaria Alcázar, S. A.") propone la Urbanización Puerta de Hierro; cuando la "Vasco-Navarra. S. A." proyecta en Casaquemada la ciudad satélite de La Florida; cuando la "Nueva Inmobiliaria Española" presenta (con proyecto del arquitecto Manuel Cobanyes) el proyecto de la Moraleja, cuando "Nuevo Madrid. S. A." presenta su propuesta para una ciudad-jardín en La Alameda de Osuna o cuando Banús presenta a la Comisión de Urbanismo su proyecto de ciudad-satélite Mirasierra.

Frente a una actividad constructora más que importante concebida como opción para las clases medias-altas y altas (a las que añadía la política desarrollada por Manuel de la Quintana desde Urbis, con los proyectos de Domínguez Salazar y Sainz de Vicuña para Niño Jesús y La Estrella) la realidad es que las viviendas económicas construidas en estos años suponían cifras casi ridículas, ante la gravedad del problema existente: la propia Comisaría, comentando el número de las construidas entre 1940 y 1950 destacaba cómo éstas apenas superaban las 3.200 en Madrid, de las cuales sólo un cuarto lo habían sido por la iniciativa oficial: en un principio las ventajas fiscales ofrecidas a las nacientes sociedades inmobiliarias supusieron un estímulo a la construcción "...lanzándose el capital español a la conquista de este nuevo El Dorado"⁹⁹. También es cierto que la norma sobre viviendas bonificables paralizó en gran medida la construcción dado que bloqueó las expectativas especuladoras de muchos caseros, fomentando la política de venta de viviendas en un momento en que ni la burguesía tenía conciencia de tal necesidad (siempre, hasta entonces, había vivido de alquiler) ni existía tampoco una situación económica de bonanza que permitiese tales aventuras.

La falta de vivienda era pues una evidencia, como destacaría el Comisario General, Prieto Moreno, al destacar que "...la estadística de producción de viviendas por los organismos oficiales es de 756 al año, media aritmética en los últimos ocho años. La iniciativa privada ha construido un promedio de 2.036 anuales. Existe por tanto un déficit de producción de 4.488 al año. Refiriéndonos a la vivienda de los suburbios, y tomando como punto de partida una población de 300.000 habitantes, el crecimiento es de 15.000 anual, que equivale a una necesidad de 3.000 viviendas". En unos años en que la actividad era mínima, cuando el privado opta por un sector de población con capacidad económica para acceder a viviendas casi de lujo (debido tanto al decreto de congelación de alquileres de 1946 como al que regulaba las condiciones de las bonificables, en 1948) y en una situación en que el sector público apenas construía viviendas (sólo algunos edificios representativos, como comentara en Gran Madrid el miembro de la Comisión, Eduardo Gallego) la pregunta es inmediata ¿qué hizo Comisaría durante estos años? Aparentemente, su principal actividad entre 1947 y 1950 fue ordenar la zona noreste de la Castellana (tanto Cuatro Caminos como General Perón o Ventilla);

construir el colector en El Calero; organizar un nuevo núcleo en Pueblo Nuevo y ordenar las inmediaciones de la carretera de Aragón¹⁰⁰. Podría señalarse que no fue poco: pero a la vista de los acuerdos tomados en aquellos años por la Comisión de Urbanismo se entien- de como Comisaría desarrolló, cuanto menos, una doble actividad: por una parte, la Comisión atendió y dictaminó sobre los miles de peticiones sobre reformas de alineaciones o permisos de cambio de uso que le fueron remitidos —por lo general— por el pequeño empre- sario que buscaba una licencia favorable en el Extrarradio, aprove- chando por lo general su situación al encontrarse en zonas no urba- nizadas. Pero fueron también los años en que el gran inversor buscó acaparar suelo, realizando operaciones más que rentables por cuan- to que no sólo luego buscaba una recalificación sino además un cam- bio en las ordenanzas al solicitar aumento de volumen construido, permiso para reducir el ancho del viario, supresión de zonas verdes o desaparición de ciertos equipamientos. Pero frente a esta labor de policía urbana, desarrollada por la Comisión de Urbanismo, la Ofici- na Técnica de la Comisaría desarrolló y planteó las bases de la inme- diata realidad urbana: fue entonces cuando se desarrollaron los pri- meros planes parciales y cuando se establecieron las pautas sobre dónde debían organizarse los primeros núcleos-satélites. Y cons- cientes de cómo el interés del inmobiliario privado no era la cons- trucción de viviendas económicas (por cuanto que, además, en torno a 1950 se produjo una retracción en los créditos bancarios que reper- cutió gravemente en la construcción, poniendo en dificultad a las numerosas empresas constructoras existentes) la OT se centró en definir dónde situar los núcleos-satélites y cuáles sus características.

En torno a 1945 J. Iribas comentaba cómo "...a la derecha del Manzanares...y a la izquierda del Abroñigal hay verdaderos núcleos de población, pero basta fijarse para ver que forman barrios inde- pendientes; son verdaderas ciudades-satélites, tangentes en un punto a la gran población... pero su existencia no altera los límites que hemos señalado anteriormente"¹⁰¹. En un principio, aquellos barrios se entendieron como ajenos a la realidad urbana de Madrid, preocu- pado como estaba Bidagor ("...el Ensanche de Madrid hay que bus- carlo, por consiguiente, hacia el Norte, entre los Nuevos Ministerios y el Hotel del Negro", había apuntado Iribas en el citado artículo) en actuar de manera especial en el norte de la ciudad; pero cuando Mar- tínez de La Madrid plantea, reiteradamente, la necesidad de definir las zonas industriales en ciudad es cuando desde la Comisaría se entiende cómo programar suelo industrial va directamente ligado a la voluntad por definir dónde y cómo tienen que establecerse los poblados-satélites a Madrid y, sobre todo, cómo éstos deben ser ahora —en su trazado y características— radicalmente distintos a las barriadas periféricas trazadas hasta el momento.

Martínez de La Madrid partía, en su estudio sobre las zonas indus- triales, de un análisis sobre la realidad: tras comparar las caracterís- ticas de la población obrera industrial en Madrid, Bilbao y Sevilla, destacaba el siguiente hecho: mientras que el tanto por ciento de la pequeña industria respecto a la población total apenas era en Madrid superior al correspondiente en Bilbao (3,33 % en Madrid frente a 3,1% en Bilbao) pudiendo hacernos pensar que la realidad industrial era similar en ambas ciudades, ocurría sin embargo que el tanto por cien- to de la población obrera empleada en la gran y media industria ape-

nas representaba un 1,41 % en Madrid mientras que en Bilbao la cifra llegaba al 12,2 %. El dato servía entonces a de La Madrid para desta- car cómo en Madrid no existía industria de transformación, razón por la cual era necesario (ante lo que entendía era una situación que iba a cambiar en corto plazo) adelantarse al crecimiento, actuar de inme- diato y, desde la Comisaría, programar suelo donde situar no sólo estas zonas industriales sino también las viviendas de quienes traba- jasen en este sector¹⁰². Y la necesidad de definir suelo industrial donde establecer futuras fábricas (y definir, paralelamente, los nue- vos poblados-satélites) fue asumida por Bidagor quien, apoyando la idea, señalaría cómo "...Puede afirmarse que no existe en Madrid y su cintura un solar en condiciones completas para la instalación de una gran industria ...en el momento actual una gran industria de laminación, que daría inmediatamente empleo a 1.000 productores, duda sobre su conveniencia de instalación en Madrid por esta caren- cia absoluta de solares industriales"¹⁰³.

Las zonas industriales tenían para de La Madrid, una singular par- ticularidad: debían servir de "...verdaderos baluartes defensivos con- tra la invasión de masas de población inactiva que se sitúan en los alrededores, constituyendo los cinturones suburbanos de miseria contra los que se lucha difícilmente"¹⁰⁴. Desde los primeros momen- tos de la posguerra, la Junta de Reconstrucción de Madrid se había planteado la creación de algunas ciudades-satélites en las inmedia- ciones de la Capital: así, por ejemplo, se propuso transformar la colo- nia de Comillas, en la carretera de Toledo, en una ciudad-satélite capaz para 700 familias¹⁰⁵. Pero la diferencia entre este ejemplo y lo que definía De la Madrid era claro: lejos de ser un poblado industrial situado en una zona industrial, con características de forma de vida y uso del espacio definidas desde el programa, la propuesta de la DGRD era todavía configurar y definir una colonia de casas baratas.

En los primeros momentos de la OT, Bidagor estableció una sin- gular diferencia entre los poblados que, en su opinión, debían cons- truirse en los alrededores de la ciudad: se definían como poblados de residentes y otros como poblados industriales. Los primeros debían responder tanto a las necesidades de "...las gentes que buscan un ambiente de campo, más sano y reposado que el de los barrios urba- nos" (es decir, barrios residenciales concebidos desde la idea de la ciudad-jardín, situados en consecuencia en las inmediaciones de Ara- vaca, El Plantío, Pozuelo, la zona norte desde Fuencarral hasta el Monte del Pardo o el entorno de la ribera del Jarama y entre los cua- les podríamos citar La Florida, Puerta de Hierro, La Moraleja, Ala- meda de Osuna o Mirasierra) como aquellas otras capaces, igual- mente, de "...obtener urbanización y edificación económica para las clases modestas en un ambiente urbanístico semirural", citándose entre estas las dispuestas en la zona izquierda del Abroñigal, proxi- midades de Fuencarral, en los sectores contiguos a Ciudad Lineal o en los barrios de Palomeras y Tercio. Y, simultáneamente a ellos, el Plan apuntaba cómo los núcleos industriales se ubicarían en las inmediaciones de Villaverde, Vallecas y Vicálvaro.

La voluntad por establecer una zona exclusivamente industrial "...con objeto de recoger y facilitar dicho crecimiento, al menos en sus manifestaciones de mayor volumen, ya que el resto de los esta- blecimientos industriales puede absorberse sin perjuicio grave para la ordenación urbana" llevó a proponer no sólo dos zonas sino, y

sobre todo, un frente de la ciudad donde situar la industria: uno debía ser las inmediaciones de Canillejas "...que por su forma de ejecución evitara los inconvenientes apuntados y permitiera establecer industrias de bastante volumen y en número suficiente hasta tanto las zonas industriales, propiamente dichas, se encuentren en franca realización". Y si Canillejas era uno de los núcleos industriales previstos, el segundo fue Villaverde, donde el INI había decidido impulsar dos importantes industrias (una, Boetticher y Navarro; otra, Marconi Española) y, paralelamente, se esbozaba el carácter de San Fernando de Jarama donde la presencia de FEMSA y Pegaso había trastocado la zona. Apoyándose entonces en el arco que unía Canillejas con Villaverde, Bidagor proponía —en manera abstracta y genérica— la creación de ocho núcleos-satélites "...apoyados en la avenida que, como prolongación de Ciudad Lineal, buscan los emplazamientos más sugestivos y soleados, buscando de la movida topografía madrileña, amparándose en núcleos ya existentes": en Peñagrande (para 30.000 habitantes); Manoteras (15.000 habitantes); Canillas (15.000 habitantes); San Blas (50.000 habitantes); Vicálvaro (120.000 habitantes); Palomeras (50.000 habitantes), Villaverde (40.000 habitantes) y Carabanchel (60.000 habitantes). Como se señalaba en la Memoria presentada en 1944, "...los núcleos-satélites rodean la ciudad a unos cinco kilómetros de su centro de gravedad"; pero lo más importante, como se reconocía en la misma es que "...gran parte de ellos se hallan en proceso de creación, sin duda en número excesivo, pues no pueden ser atendidos todos convenientemente; pero, hoy por hoy, la presión especulativa ...no permite establecer un verdadero racionalismo en esta materia. Con arreglo a este criterio, se tiene en estudio la puesta en marcha de un plan de ocho núcleos-satélites... De ellos se consideran como los más propicios para una primera etapa los de San Blas, Vicálvaro y Palomeras"¹⁰⁶.

Las referencias establecidas en el presente trabajo corresponden tanto a revistas especializadas como a noticias aparecidas en la prensa de la época. Intentar hacer historia citando la prensa de aquellos años es más que difícil, debido fundamentalmente a un hecho: los periódicos no sólo cambian la dimensión de la noticia —un hecho técnico se convertía en un canto al Régimen— sino que, sin duda "faltos de acontecimientos", se presentaban como hechos consumados lo que no eran sino intentos o propuestas. Además, es preciso recordar cómo en aquellos primeros años del Régimen, las noticias eran tratadas de similar manera por los distintos medios (quizá sólo Arriba, por su particular condición de ser portavoz del Movimiento, se permitía una mayor "crítica" ante la "revolución pendiente") publicándose machaconamente por todos los periódicos las mismas fotos y los mismos comentarios.

¹ABC, 16 de febrero de 1945 pp. 8-9. Ver, además, *Antecedentes y datos para el*

estudio del problema ferroviario recopilados bajo la dirección de Alfonso Peña Boeuf y Pérez Conesa... Ministerio de Obras Públicas. Publicaciones de la Junta Superior de Ferrocarriles. t. III, Madrid 1940. Dividido en siete capítulos estudia las disposiciones promulgadas durante la República —capítulo I al V— y las realizadas desde la llegada al poder del Frente Popular. En el t. IV se analiza tanto la organización ferroviaria adoptada "en la zona sometida al marxismo" como las "Principales disposiciones promulgadas en la España Nacional", en p. 263 se da cuenta de la Comisión para el estudio y ordenación de los Ferrocarriles, publicándose así mismo el *Informe de la Delegación Nacional de FET y de las JONS* firmado por el Delegado Nacional, José Luis Escario.

Peña Boeuf había proyectado, antes de la Guerra, el Cobertizo de hormigón armado en el Aeropuerto Sevilla, ver, sobre el tema, *Tiempos Nuevos*, n° 29, 1935, pp. 36-39. La noticia sobre el Plan General de

Si en 1945 las referencias a núcleos obreros son las que se plantean en Virgen del Pilar, N.ª S.ª del Carmen o Virgen del Perpetuo Socorro, un año más tarde aparecen las primeras referencias a la posibilidad de ordenar la zona de El Calero (consecuencia, no lo olvidemos, de un convenio con Banús para realojar allí los chabolistas que ocupaban la codiciada de La Ventilla), Quintana o Pueblo Nuevo¹⁰⁷ núcleos que resultarían segregados al construirse la avenida que uniría María de Molina con Barajas, "...evitando de esa manera pasar por Pueblo Nuevo y Canillejas".

Son entonces los momentos en que la Comisaría define los planes parciales de Manoteras, Villaverde, Prosperidad o Palomeras: se trata de definir la ciudad en el entorno señalado y durante años la labor será más ordenar lo existente en el interior que planificar nuevas actuaciones. Y esta situación sólo salta por los aires en dos momentos: cuando Laguna, desde la Comisaría, acepta la idea de los poblados propuesta por Manuel Reina como alternativa a la falta de vivienda existente en estos momentos y cuando, en torno a 1957, el Régimen comprende cómo la batalla para dar vivienda social a los necesitados es una lucha perdida y cede a favor del privado tal cometido: si, como he señalado anteriormente, el número de viviendas construidas en Madrid entre 1940 y 1950 apenas fue (en los diez años) de 3. 200 (y sólo un tercio construidas por el sector oficial) cuando en 1957 se presenta el Plan de Urgencia Social (tras el fracaso del Plan de Girón de 1949 o el posterior Plan Nacional de vivienda de 1955) el objetivo es la construcción, en dos años, de sesenta mil viviendas. Y, como es fácil imaginar, la compensación política que la Administración deberá hacer a la iniciativa privada es ceder en cuestiones de orden urbanístico, propiciándose a partir de 1960, del debate sobre la ciudad desde perspectivas completamente distintas.

Obras Públicas encargado por Franco a Peña, cuatro meses antes de finalizar la Guerra, apareció en ABC, 16-marzo-1945, pp. 8-9 y sería confirmada tanto por el propio Peña en el artículo que publicara sobre *Las obras públicas y la Guerra española*, en *Revista de Obras Públicas*, 1940, p. 4 como por la nota aparecida en la misma revista, 1941, p. 435, donde se señala cómo en el Comité constituido al efecto figuraba Escario, dividiéndose el Plan en 3 apartados: caminos, obras públicas y puertos.

²J. Paz Maroto: *El Futuro Madrid. Plan General de Ordenación y Extensión de Madrid presentado al Excelentísimo Ayuntamiento por...Alberto Alcocer...* Madrid, 1939 pp. 11 y 12. Ver, además, la Conferencia pronunciada por Alberto Alcocer *Organización del futuro Madrid* en el Instituto de la construcción y edificación el 16 de junio de 1943, Madrid, 1943.

³ibid. p. 45.

⁴La localización de las defensas existentes en el Madrid sitiado aparecen tanto en el estudio que publica el CRRSM en 1937 como, finalizada la contienda, en *Informaciones* de 28 de marzo de 1940 así como en las propias declaraciones de Franco en *Arriba* de 1 de abril de 1943. Sobre el tema existe más que abundante bibliografía: ver, por ejemplo, la *Monografía sobre la Guerra de España: La lucha en torno a Madrid en el invierno de 1936-37*, publicada por la editorial San Martín, Madrid, 1984, Vicente Rojo: *Así fue la defensa de Madrid*, Madrid 1987 o el más reciente estudio de Pedro Montoliu sobre el asedio a Madrid. Es importante recordar que, frente a la Unidad de desescombros que dirigía (para el CRSMM) Teodoro de Anasagasti, en *Mundo Obrero* de 8 de octubre de 1936, se comentaba la existencia de una unidad de "Fortificaciones", compuesta por más de 500 obreros, describiendo en aquel artículo cuáles eran sus tácticas y dónde su actuación (ver, igualmente, *Mundo Obrero* de 28 y 30 de octubre o 11 de noviem-

bre del mismo año). En la prensa de aquellos momentos fueron numerosas las fotografías publicadas sobre las defensas de Madrid.

⁵J. Paz Maroto: *El Futuro Madrid*. op. cit. p. 45.

⁶J. Paz Maroto: *La Futura Ley de Urbanismo*. Asociación Española para el Progreso de las ciencias. XV Congreso. Santander, 1938, Segundo Año Triunfal y *El Futuro Madrid* op. cit. pp. 11-17. Paz Maroto había publicado, antes de la Guerra, un importante conjunto de artículos sobre legislación urbanística comparada: ver, en concreto, los publicados en *La Construcción Moderna* de 1929 (pp. 346-348; 363-365 y 368-373) así como en 1930 (p. 57) y los trabajos publicados en *El Hogar Propio* de abril, mayo y junio de 1930 (nº 18, 19 y 20).

⁷J. Paz Maroto: *El Futuro Madrid*. op. cit. p. 48.

⁸ibid, pp. 52-53.

⁹*Informaciones*, 2 febrero de 1940 y *ABC*, 3 de febrero de 1940 p. 8. A pesar de estas singulares afirmaciones, Montarco era Presidente de la Comisión de Fomento y Cultura del Ayuntamiento y vocal, en consecuencia, de la Junta de Reconstrucción de Madrid. En el *ABC* señalado definía cuáles fueron los proyectos desarrollados, en aquellos primeros momentos, por los Servicios de Arquitectura de FET y JONS: el empalme de José Antonio con Princesa; la unión de San Francisco el Grande con Puerta de Toledo; ordenar la circulación en la calle Toledo y Plaza Mayor; la reforma de los bulevares y el derribo de las casas que estuviesen fuera de alineación. Paralelamente reclamaba la necesidad de ordenar las márgenes del Manzanares, reconstruir Argüelles y estudiar la prolongación de la Castellana. Es evidente que la casi totalidad de los proyectos propuestos habían sido tema de estudio en las dos décadas anteriores, con lo que se evidencia —cuanto menos en mi opinión— la nula preparación y reflexión sobre la ciudad que tenían aquellos nuevos gobernantes.

¹⁰*Boletín Informativo del Ayuntamiento de Madrid*, 27 de marzo de 1939, p89.

¹¹Víctor Ors. *Hacia la reconstrucción de las Ciudades españolas en Vértice* nº 37, junio 1937.

¹²E. Aguinaga: *Madrid, Empresa Nacional* Aula de Cultura. Ayuntamiento de Madrid 1967 pp. 34-35. Sin duda aquel viaje a Sevilla coincidió con el realizado por Peña para pronunciar una conferencia en el Ateneo sobre “Las ciencias de la construcción y la destrucción” y del que

aparece referencia en *La Unión* de 7 junio 1939 (pp. 3-4). En *ABC* de 1945 p. 9 se informaba cómo al cuestionarse la Capitalidad de Madrid se propusieron, como posibles nuevas cabezas del Estado, Sevilla, Burgos, Zaragoza y Barcelona, lo cual daba pie a que Alcocer señalara como ...*Franco ha liberado tres veces Madrid: de la oligarquía marxista; manteniendo la capitalidad y, por último, restituyendo a la misma su origen y su destino*.

¹³J. Paz Maroto. *El Futuro Madrid*. op. cit. p. 49.

¹⁴Alfonso Peña habla de los planes de Obras Públicas, especialmente en lo que se refiere a Madrid en *Informaciones*, 29 de junio de 1939 y *Arriba*, 30 junio de 1939.

¹⁵*Informaciones*, 29 de julio de 1939.

¹⁶J. L. Escario: *Enlaces ferroviarios de Madrid*. Madrid, 1939, pp. 19-23.

¹⁷Cesar Cort. *División de España en Regiones y Comarcas Naturales*. 1.ª Asamblea Nacional de Arquitectura. Servicios Técnicos de FET y JONS. Madrid 1939. Ver, igualmente, su Discurso de Ingreso en la Academia de Bellas Artes de San Fernando sobre *Morfología de las Grandes Urbes*. Pronunciado el 20 de junio de 1940.

¹⁷J. Moreno Torres: “Aspectos de la Reconstrucción y problemas de los suburbios de Madrid”. Conferencia pronunciada por ... en el ciclo de Conferencias sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 229. La noticia sobre la ampliación del radio de urbanización y la definición del nuevo Área de influencia de la JRM había aparecido en *Arriba* de 12 de Octubre de 1939.

¹⁸P. Bidagor: *Planeamiento Urbanístico de Madrid*. Comisaría General de Ordenación Urbana. pp. 5-6; ver los artículos pronunciados por Jesús Iribas de Miguel “Los accesos y la ordenación ferroviaria” Conferencia pronunciada por ... en el ciclo de Conferencias sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 77-92 y Adelardo Martínez de La Madrid, “El problema industrial en la ordenación de Madrid”, op. cit, pp. 93-112.

¹⁹J. Iribas “Los accesos y la ordenación ferroviaria”, op. cit, p. 87.

²⁰J. Moreno Torres: *Aspectos de la Reconstrucción y problemas de los suburbios de Madrid*. Conferencia pronunciada por ... en el ciclo de Conferencias sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Ins-

tituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 223.

²¹*La Economía Matritense en función del Nuevo Estado*. Discurso pronunciado el 26 de junio de 1940 así como el folleto *Presente y porvenir de Madrid: Balance de una actuación Municipal*. Conferencia pronunciada el 15 de julio de 1940 en la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, Madrid, 1940.

²²*Informaciones*, 20 de julio de 1939, así como *Boletín Informativo del Ayuntamiento de Madrid*, 6 de mayo de 1939, p. 78.

²³*Pueblo*, 1 de junio de 1943; la referencia a la Casa del Partido se publicó primero en el semanario *Fotos* nº 334, de 24 julio de 1943 y luego en el *Diario de Cádiz* de 2 de septiembre de 1943, dándose también noticia sobre el proyecto en la *Revista Nacional de Arquitectura* nº 21-22, 1943, p. 362. En *Fotos*, nº 416 de 18 febrero 1945 aparecía una entrevista con Ambros, a la que se añadían varios dibujos.

²⁴*Informaciones*, 15 de noviembre de 1939.

²⁵*Informaciones*, 29 de julio 1939 y *Arriba* 15 de marzo 1943.

²⁶*Informaciones*, 10 y 26 de julio de 1939.

²⁷Por razones que desconozco, la obra de Pedro Muguruza no ha sido suficientemente estudiada. En su día (Madrid, 1933) se publicó una monografía gráfica sobre su obra, sin que aquel documento fuera acompañado de estudio alguno sobre sus proyectos, sus dibujos o los artículos que publica tras la guerra. De los textos en su día publicados en revistas o periódicos, conviene destacar los siguientes trabajos: *Proyecto para la construcción de la Huerta del Rey*, en *Burgos*, *Arquitectura* nº 4, agosto 1918, pp. 95-98; *Estudio sobre el puerto de Bermeo*, *La Tarde*, 28 de febrero 1921, p. 2; Conferencia sobre *Las Casas Vascas* en el Ateneo de Madrid. En *La Construcción Moderna*, 1922, p. 124; *Proyecto de Monumento para el Sagrado Corazón en El Sol*, 17 de mayo de 1923, p. 6; *Proyecto de transformación de la iglesia de San Francisco en Elgoibar en La Construcción Moderna*, 1923 p. 272; *Proyecto para el Ensanche de Fuenterrabía*. *La Construcción Moderna*, 1924, p. 56; *Casa de la Prensa en la Gran Vía de Madrid en ABC*, 3 de febrero 1925, p. 16 y 5 de febrero, p. 7; también *La Construcción Moderna* 1925, p. 23 y *El Constructor* de marzo 1925, nº 17 p. 226-227 así como *La Construcción Moderna*, 1928, p. 201; *Proyecto Puente Internacional que une Fuenterrabía con Ondarraiz, con un tramo central móvil*. *La Construcción*

Moderna, 1925, p. 351; *Proyecto para el Ensanche de Irún*. *La Construcción Moderna*, 1926, p. 711; *Casa de alquiler en la calle de Alfonso XII nº 30 en Madrid*. *Arquitectura* nº 89, septiembre 1926 p. 348-53; *Monumento al Sagrado Corazón en Bilbao en La Construcción Moderna*, 1927, p. 215; *Proyecto de estación del ferrocarril de circunvalación proyectado por Arrillaga, De los Ríos y Alix en el Hipódromo*. *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* nº 265, 18 de enero de 1928, p. 7-8 así como en *El Sol*, de 29 de enero de 1928, p. 3 y *Ingeniería y Construcción*, 1928, p. 155 *Monumento a Concepción Arenal en El Sol* 2 de noviembre de 1928; *Escalera para el Museo del Prado y otras reformas*. *Arquitectura* 1928, pp. 307-312; sobre su participación en las obras del Teatro Real ver *El Sol*, 30 de julio 1929 p. 3 y *Hormigón y Acero* nº 2, 1934 pp. 63-76; *Proyecto de la Ciudad-jardín Castañeda, Colonia ferroviaria en Pozuelo El Hogar Propio* nº 4, 1 de febrero 1929; *Cine Monumental* en colaboración con el arquitecto Casto Fernández Shaw, en *Cortijos y Rascacielos* nº 3, p. 96; *Proyecto de escuela maternal en Arquitectura* nº 144, pp. 138-44; *Proyecto para el edificio del cine Callao en Madrid*. *Arquitectura* nº 146, p. 194; *Reforma de la plaza de España en AC*, 2º trimestre 1931, p. 33; *Estudio de aparcamiento subterráneo realizado para el Comité Técnico del Ayuntamiento en Callao, plaza de Santo Domingo y plaza de las Descalzas*. *La Construcción Moderna*, 1931, p. 152; *Propuesta de transformación de la zona de Amaniel*. *ABC*, 21 de noviembre 1931, pp10-11; *Cine Coliseum de Madrid*. *ABC* 13 de febrero y 15 de mayo de 1932 así como *Informaciones*, 13 de diciembre de 1932, *Obras de enero de 1933*, p. 40 y el número extraordinario que *Cortijos y Rascacielos* dedicó su número 11 al mismo; *Proyecto de viviendas económicas que presenta al Ayuntamiento de Bilbao en colaboración con Labayen y Aizpuri*. *Boletín del Colegio de Arquitectos*, Barcelona, 1932, p. 64. También *Anteproyecto para el Hospital de San Sebastián* en el *Boletín del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro*, noviembre 1933 *Arquitectura*, nº 177, 1934, dedicado íntegramente al mismo. *Concurso de Escuelas AC*, nº 9, pp. 32-34 y *La Construcción Moderna*, 15 de mayo de 1933, p. 20; *Concurso de anteproyecto para la construcción de un Hogar Escuela para Huérfanos de Correos convocado por Los Amigos del Arte*, *ABC*, 26 de septiembre 1924, p. 37.

Sobre la reforma interior de Madrid y las propuestas de Muguruza ver *El Sol* de 23 de octubre y 11 de diciembre de 1932 así

como 9 de julio de 1933, p. 4 y 10 y 17 de agosto de 1934 así como 22 de noviembre del mismo año; *ABC*, 4 de agosto de 1933 y 20 septiembre 1934; *Boletín del Colegio de Arquitectos de Madrid* n° 51, 1 de noviembre 1933, p. 4; *El Debate* de 9 de agosto y 19, 21 y 28 de septiembre y 22 de noviembre de 1934; *Hornigón y Acero*, 1935, p. 11; *Administración y Progreso*, diciembre 1934, pp. 604-626; *Informaciones*, 9, 23, 24 y 28 de agosto 1934; *Arquitectura* n° 8, octubre 1934, pp. 207-223; *Ingeniería y Construcción*, Octubre 1934, p. 651; *Tiempos Nuevos* n° 16, 10 de diciembre de 1934, pp. 11-21; *Obras* n° 31, enero-marzo 1935, p. 5; *RE-CO* enero 1935 p. 2.

Tras la Guerra, las publicaciones de Muguruza cambian radicalmente, destacando de manera especial *Ideas generales sobre el Plan de Ordenación y Reconstrucción* en I Asamblea Nacional de Arquitectura. Servicios Técnicos de FET y JONS, 1939; *Arquitectura Popular Española*. Conferencia pronunciada en el Salón de Actos de la Exposición de la Reconstrucción en España el 26 de junio de 1940; *Sistematización técnica en un plan nacional de resurgimiento*". Conferencia pronunciada en el Instituto Técnico de la Construcción el 4 de diciembre de 1940. *Aspectos del Urbanismo moderno*. Arriba, 16 de abril de 1940, citado por S. Dieguez, *Un nuevo orden urbano* op. cit. p. 225; *Para una estética de la ciudad*. *El Español*, 7 de noviembre 1942, citado por S. Dieguez, *Un nuevo orden urbano* p. 225; *El problema de los suburbios en España en Pueblo*, 7 de marzo 1943, p. 2 y *El futuro Madrid. Los suburbios* *Informaciones* 7 de marzo de 1945; *Estudio para un plan de mejoramiento de las viviendas humildes, Madrid*, 1943; *El futuro Madrid. La ordenación industrial*, *Informaciones*, 25 de enero 1945 p. 3; *El futuro Madrid. La situación de los suburbios*. *Informaciones*, 25 de marzo 1943 p. 5; *Madrid, Gran Capital* en Arriba, 9 de abril 1943; *Conferencia pronunciada en el ciclo sobre El futuro Madrid, Pueblo*, 11 de febrero 1944 p. 2 e *Informaciones* 8, 11 de noviembre y 11 de diciembre 1944, p. 3; *El futuro Madrid. Legislación y Técnica*. *Informaciones* 24 de mayo 1944; *Sobre la necesidad de una Ley Urbana para Madrid*. *Informaciones* 11 de febrero de 1944; *El Ensanche, Madrid y su reorganización* *Informaciones*, 11 y 22 de julio de 1944 p. 5; *El Plan de Ordenación en Madrid*. *Informaciones* 2, 12 y 17 de junio de 1944; *Aspectos económicos del mejoramiento de la vivienda humilde en Las Ciencias* n° 4, 1944 pp. 3-29; *La necesidad de actuar en el Extrarradio y los*

suburbios. *Informaciones* 11 de noviembre de 1944; *El futuro Madrid. Comunicaciones por carretera* *Informaciones* 24 de mayo, 12 de junio y 8 de noviembre 1944; *Plan de ordenación de Madrid, La ciudad antigua y el interior* *Informaciones* 27 de junio de 1924, citado por S. Dieguez en *Un nuevo orden urbano* p. 225; *El Ensanche de Madrid y su reorganización*. *Revista Nacional de Arquitectura* n° 32, 1944 citado por S. Dieguez en *Un nuevo orden urbano* p. 225; *ciudad-satélite en el Nuevo Madrid*. *Informaciones*, 20 de mayo 1944 y 15 de enero y 7 de marzo de 1945; *El futuro Madrid. Los poblados-satélites* *Informaciones* 1 de febrero de 1945; *El problema de la vivienda en los suburbios*. *Informaciones* 24 de marzo, 20 y 28 de abril 1945 p. 4; *Ordenación Industrial de Madrid*. *Informaciones*, 25 enero de 1945; *La urbanización del Extrarradio de Madrid*. *Informaciones* 2 de enero de 1945; *Plan de ordenación de Madrid*. *Informaciones* 2 de enero de 1945. El 14 de marzo de 1946 Prieto Moreno tomaba posesión como Director General de Arquitectura sustituyendo a Muguruza por una grave enfermedad que éste padecía. Sobre su actividad profesional como arquitecto, ver la noticia publicada en *Gran Madrid*, n.º 16, pp. 2-3 a modo de necrológica, donde aparece una completa relación de sus proyectos y trabajos completados.

²⁸*Informe sobre la Ciudad*. Madrid 1929.

²⁹P. Muguruza: *Ideas generales sobre Ordenación y Reconstrucción Nacional*. I Asamblea Nacional de Arquitectos. Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid los días 26, 27 y 28 de Junio de 1939. Madrid, 1939.

³⁰Creada en Abril de 1939, sabemos que a finales de mayo del mismo año la Junta de Reconstrucción de Madrid inició sus trabajos.

³¹Pedro Bidagor: *Plan de ciudades*. I Asamblea Nacional de Arquitectos. Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid los días 26, 27 y 28 de junio de 1939. Madrid, 1939, pp. 57-67.

³²Luis Pérez Mínguez: *Madrid, capital Imperial* I Asamblea Nacional de Arquitectos. Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid los días 26, 27 y 28 de junio de 1939. Madrid, 1939, pp. 73-83.

³³*Ibid.* p. 78.

³⁴*Ibid.* p. 79.

³⁵Jansen había publicado, en *Arquitectura* de 1926 (n° 91, p. 427-442) un trabajo sobre *La metrópoli moderna*; dos años más

tarde aparecía en la misma revista, con firma J. R un artículo sobre su obra titulada *Hermann Jansen, constructor de ciudades* (*Arquitectura* 1929, p. 180) reproducido poco más tarde en *El Socialista* de Mayo de 1929, n° 120, pp. 180. Sabemos que Jansen vino, cuanto menos, dos veces a Madrid, y de ello dio constancia *La Vanguardia* de 25 de enero de 1931.

³⁶Karl H. Brunner: *Manual de urbanismo*, Bogotá 1939.

³⁷P. Muguruza había publicado, antes de la Guerra, sus *Dibujos de arquitectura*, reseñados por ejemplo en *Obras* 1932, pp. 237-8. Preocupado desde 1922 por temas de arquitectura vasca (Conferencia sobre Casas Vascas, en *La Construcción Moderna* de 1922, p. 124) su estudio sobre las *Viviendas de pescadores* recibió el nombre *Estudios para un Plan de Mejoramiento de viviendas humildes*, tres tomos, Madrid, 1943 y es, en mi opinión, uno de los más singulares textos de arquitectura publicados en la España de este siglo. El trabajo de Schultze-Naumburg fue publicado en los nueve tomos de su *Kulturarbeiten* cuyo objetivo era la formación del gusto del público, a través de la yuxtaposición de buenos y malos ejemplos.

³⁸*Actas del Congreso Internacional de Ciudades y Organismos Locales*. Sevilla 1928, 3 tomos.

³⁹P. Muguruza: "El Futuro de Madrid". Conferencia pronunciada por ... en el ciclo de Conferencias sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 17.

⁴⁰P. Bidagor: "La Organización de Madrid; Estructura urbana; zonificación". Conferencia pronunciada por... en el ciclo de Conferencias sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 33.

⁴¹J. Iribas: *Plan de Urbanización de Madrid* en *Revista Obras Públicas*, Noviembre 1943 pp. 496-99 y Diciembre 1943 pp. 553-557 así como febrero 1944 pp. 66-71.

⁴²*Ibid.*, pp. 496-99.

⁴³P. Bidagor: *Planeamiento Urbanístico de Madrid*. Comisaría General de Ordenación Urbana. Madrid, 1946, p. 26.

⁴⁴Arriba, 9 abril 1943 p. 5.

⁴⁵Luis Pérez Mínguez: *Madrid, capital Imperial* I Asamblea Nacional de Arquitectos. Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid los días 26, 27 y 28 de junio de 1939. Madrid, 1939, pp. 77-78.

⁴⁶*Informaciones*, 23 noviembre 1944.

⁴⁷P. Muguruza: *El Futuro Madrid*. *Informaciones*, 8 de noviembre de 1944.

⁴⁸P. Muguruza: *Plan de Ordenación de Madrid: Zonificación de Madrid*. *Informaciones*, 17 junio 1944.

⁴⁹Ver, al respecto, *Informaciones*, 23 de noviembre de 1944, p. 5 y "El arquitecto Paul Bonatz" en Madrid en Arriba, 13 junio 1943 p. 2. Bonatz editó en la Revista Nacional de Arquitectura n° 23, de 1943, un artículo titulado "Tradición y modernidad" y Chueca publicó, tras su visita, un artículo en la *Revista de Ideas Estéticas* titulado "El arquitecto Paul Bonatz en Madrid", n° 2, abril 1943. Conviene destacar, tal como personalmente me comentó en distintas entrevistas, la importancia que tuvo para Bidagor el informe publicado por Bonatz en 1930 (*Arquitectura* 1930, p. 404), tras el Concurso internacional. Sobre la filiación política de Bonatz conviene retomar el dato que en su día diera Campbell (*Der Deutsche Werkbund* (Munich, 1989 p. 112, n. 14) en 1919 Bonatz ingresaba en el SPD, partido que abandonaría un año más tarde, y a partir de 1919 formaría parte, junto a Schultze-Naumburg (y junto a Bestelmeyer, Schmitthenner o Hogg) del círculo Nationaler Block; entiendo sería interesante estudiar las relaciones entre este grupo y el de los arquitectos que en aquellos momentos configuraban la llamada "Escuela de Stuttgart", algunos de los cuales optaron por la opción definida por el Heimatschutzsbewegung; no olvidar, en este sentido, que el primer arquitecto llamado para la organización de la Weissenhof de Stuttgart, en 1927, fue Bonatz, y que ante los supuestos tradicionalistas adoptados fue sustituido por Mies. Ver, al respecto, mi trabajo introductorio a las Actas del 2º CIAM publicadas por el Colegio de Arquitectos de Zaragoza (Zaragoza, 1997).

Sobre aquel urbanismo, ver el artículo de Michael Fleischer *Spanischer Städtebau aus vorrevolutionäre Zeit*, en *Stadtebau*, enero 1932, p. 499-504 donde retomaba el tema esbozado en su conferencia *Esenca y desarrollo de la nueva arquitectura*, de la que diera noticia el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, de 15-30 de marzo de 1929, pp. 293-4.

⁵⁰*Informaciones*, 27 octubre 1939; *ABC*, 3 febrero 1940; *Gran Madrid*, n° 2, 1948, p. 15.

⁵¹Arriba, 8 abril 1941, p. 2.

⁵²J. Gascón y Marín: "Aspectos legales de la transformación", Conferencia pronunciada por... en el ciclo de Conferencias

sobre *El Futuro de Madrid* organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, p. 201.

⁵³G. Blein: *La Unidad Urbana en Madrid en Reconstrucción* n° 10 1940.

⁵⁴P. Bidagor: *Primeros problemas de la reconstrucción en Madrid en Reconstrucción* n° 1-1940.

⁵⁵Alberto Acha: *Organización teórica de un distrito de 100.000 en Revista Nacional de Arquitectura*, enero-febrero 1946 p. 14.

⁵⁶G. Blein: *La Unidad Urbana en Madrid en Reconstrucción* n° 10, diciembre 1940.

⁵⁷P. Bidagor: I Asamblea Nacional de Arquitectos... op. cit. Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid los días 26, 27 y 28 de Junio de 1939. Madrid, 1939. p. 71.

⁵⁸P. Bidagor: *Ideas Generales sobre el Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción*. Madrid. Servicios Técnicos de FET y de las JONS. Sección de Arquitectura. 1939 pp. 64-65.

⁵⁹J. Moreno Torres: "Aspectos de la Reconstrucción y problemas de los suburbios de Madrid". Conferencia pronunciada por ... en el ciclo de Conferencias sobre El Futuro de Madrid organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, pp. 234-8.

⁶⁰P. Bidagor: *Primeros problemas de la Reconstrucción en Madrid*, en *Reconstrucción* n° 1 p. 17.

⁶¹Ibid. p. 17.

⁶²*Informaciones*, 22 julio 1944 p. 5.

⁶³*Arriba*, 11 octubre 1941 p. 6.

⁶⁴*Informaciones*, 29 julio 1940. Las ideas de Franco sobre cuál debía ser la imagen del futuro Monumento a la Victoria se publicaron en *Informaciones* de 3 de Junio de 1939, p. 1, destacándose como el mismo ...no tendrá dimensión; y será *Basílica, Monasterio y Cuartel*. Aquella idea derivaría, obviamente, hacia el proyecto del Valle de los Caídos. Sobre la *Casa del Partido*, ver la noticia que diera la *Revista Nacional de Arquitectura* (n° 21-22, 1943, p. 362) sobre la nota publicada en el *Diario de Cádiz* de 2 de septiembre de 1943, en el que se describía el proyecto de Ambros y Olasagasti desta-

cando la gran Plaza de Honor que debía existir frente al edificio ...capaz de encuadrar en su recinto una manifestación de 18.000 personas. Una reproducción de la maqueta presentada se publicó en *Fotos*, n° 334, 24 de julio de 1943.

⁶⁵P. Bidagor: *El Futuro de Madrid* op. cit. pp. 44 y 45.

⁶⁶P. Muguruza: *Plan de Ordenación de Madrid. El problema de la Capitalidad. en Informaciones*, 2 de junio de 1944 p. 5.

⁶⁷Sobre aquellas intervenciones ver, además de las conferencias publicadas, *Pueblo e Informaciones*, 11 febrero 1944.

⁶⁸J. Moreno Torres: *Aspectos de la Reconstrucción y problemas de los suburbios de Madrid*, op. cit. p. 243.

⁶⁹L. Azurmendi: *Teoría y práctica urbana en Madrid en Cercha*, n° 16. 1975 pp. 45-71.

⁷⁰P. Bidagor: *El Futuro de Madrid*. op. cit. p. 49.

⁷¹J. Iribas: *El Futuro de Madrid*. op. cit. pp. 84-85.

⁷²E. Larrodera: *El plan general de Ordenación urbana del Área Metropolitana de Madrid, 1963. Ciudad y Territorio*. febrero-marzo 1976 p. 27.

⁷³*Informaciones*, 24 de mayo 1944, p. 5.

⁷⁴Declaración de Félix de Aspe, Alcalde de Chamartín sobre la necesidad de anexionar los municipios de alrededor. *Informaciones* 12 de julio 1939 p. 5. Conferencia en el IEAL sobre el *Futuro Madrid* así como en *Pueblo e Informaciones*, 11 febrero 1944 o en *Arriba*, 27 agosto 1941, p. 2.

⁷⁵J. Gascón y Marín: "Aspectos legales de la transformación", en *El Futuro Madrid* op. cit. p. 201.

⁷⁶Ibid. p. 202.

⁷⁷Ibid. p. 202.

⁷⁸J. Paz Maroto: *El Futuro de Madrid*. op. cit. p. 57 (p 75).

⁷⁹*Arriba*, 9 de enero de 1945 p. 5 Ver, además, A. García Martín, *Proceso de anexión de los municipios limítrofes a Madrid*. Madrid 1991 y *Arriba*, 7 agosto 1941, p. 2.

⁸⁰Sobre el proyecto de un poblado de viviendas en la de carretera de Valencia,

ver *Informaciones*, 26 julio y 11 agosto 1939, amabas en p. 5. Sobre la propuesta de Feduchi, ver *Arriba*, 11 noviembre 1941, p. 3 así como *Revista de Obras Públicas*, marzo 1942, pp. 155-56; sobre la Barriada de Virgen del Pilar, ver *Arriba*, 16 abril 1942, p. 4; sobre Terol y Tercio, ver en la *Revista Nacional de Arquitectura* n° 14, 1943 el trabajo *Un nuevo orden urbano*.)

⁸¹*Arriba*, 9 enero 1945.

⁸²*Informaciones*, 15 abril 1939, Francisco Casares. *Entrevista con Moreno Torres. Significación moral de la reconstrucción en Informaciones*, 26 julio de 1940.

⁸³Sobre las chabolas madrileñas ver, Alfredo Fluixa y Ramón López de Lucio *El fenómeno social del suburbio* publicado en su día en *Cuadernos para el diálogo*, XIX extraordinario, pp. 15-21, así como el trabajo publicado en *Arquitectura* n° 58, de octubre de 1963; sobre el origen y formación del Pozo del Tío Raimundo, ver la conferencia de Prieto Moreno reproducida en *Vivienda y Urbanismo*, n° 4, p. 35.

⁸⁴P. Muguruza: *El Futuro de Madrid*. op. cit. p. 26-27.

⁸⁵*Informaciones*, 25 marzo 1943, p. 5 así como *Gran Madrid*, n° 1, 1948, p. 27 y P. Muguruza: *El Futuro Madrid. Los suburbios. Referencia del Plan Municipal de 1944 en Informaciones*, 7 de marzo de 1945 p. 3.

⁸⁷J. Fonseca: *La Investigación en el campo de la vivienda social. Instituto Técnico de la Construcción y del cemento*, Madrid 1958 n° 195.

⁸⁸P. Bidagor: *La ordenación de zonas adoptadas en Madrid*, en *Reconstrucción*, n° 7, 1940.

⁸⁹L. Pérez Mínguez: *La ordenación de los suburbios en Arriba*, 12 marzo 1943, p. 5.

⁹⁰*Informaciones*, 23 noviembre y 21 de diciembre 1944.

⁹¹E. Gallego: *La construcción en Madrid en el año 1950 en Gran Madrid*, n° 13. Año 1951, pp. 19-29.

⁹²Blas Pérez: *Gran Madrid*, n° 1, 1948, p. 9).

⁹³Comisión de Urbanismo de la COUM. Acuerdo n° 248, sesión de 16 de agosto de 1948.

⁹⁴Octaviano Alonso de Celis: Discurso de Ingreso en la Academia de Jurisprudencia y Legislación *El Gobierno Municipal, mi experiencia de diez años de Concejal. Madrid*, 1948 y *Gran Madrid* n° 2, 1948.

⁹⁵El artículo de José Hernando: *La iniciativa privada, comentarios a un Decreto* se publicó en *Gran Madrid* n° 2, p. 24-26. Ver igualmente *Arriba*, 18 noviembre 1947, p. 2 e *Informaciones*, 8 marzo 1947, p. 5. Un comentario sobre esta política aparece en las actas de la Comisión de Urbanismo de la COUM. Acuerdo n° 235 de sesión de 17 de julio de 1947.

⁹⁶*Suburbios en Gran Madrid*. . n° 1. 1948.

⁹⁷*Gran Madrid*, n° 1. 1948, p. 5.

⁹⁸Comisión de Urbanismo de la COUM. Acuerdo n° 212, sesión de 2 julio 1947; Plan Parcial de Canillejas Comisión de Urbanismo de la COUM. Acuerdo n° 335, sesión de 26 de noviembre de 1947.

⁹⁹*Informaciones*, 9 enero 1952, p. 6.

¹⁰⁰*Arriba*, 13 febrero 1951, p. 22. 23. Ver, además, Domenech Ibarra *El problema de la vivienda, base de la reconstrucción de Madrid*, en *Pueblo*, 4 agosto 1943, p. 2.

¹⁰¹J. Iribas: *El Futuro de Madrid*. op. cit. pp. 79-80.

¹⁰²A. Martínez de La Madrid: *El Futuro de Madrid*. IEAL p. 105.

¹⁰³P. Bidagor: *El Futuro de Madrid*. op. cit. p. 42.

¹⁰⁴A. de La Madrid: *La creación de zonas industriales en Madrid*, en *Gran Madrid*, n° 3, p. 20.

¹⁰⁵*Arriba*, 11 febrero 1939, *Informaciones*, 10 julio 1955, p. 8 y *Informaciones*, 11 agosto 1939.

¹⁰⁶Comisaría de Ordenación Urbana. Planeamiento urbanístico de Madrid. Madrid, 1946. pp. 25-27.

¹⁰⁷*Arriba*, 13 febrero 1951, se comenta cómo en 1946 Comisaría propuso la construcción de este poblado, información confirmada en *Gran Madrid* n° 1, 1948 y en la misma revista, n° 12, 1950, pp. 5-13; Sobre la marginación de Pueblo Nuevo, que resultarían segregados al construirse la avenida que uniría María de Molina con Barajas, ...evitando de esa manera pasar por Pueblo Nuevo y Canillejas ver *Pueblo*, 23 julio 1948. Figura un plano del proyecto.